தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழக சட்டப் பேரவை

சனிக்கிழமை, 1968 மார்ச் 16.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9.00 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் புலவர் கா. கோவிந்தன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

I. வினாக்கள்-விடைகள்

வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : வினா எண்கள் 13-ம், 23-ம் ஒற்றி வைக்கப்படுகின்றன.

இறவை இயந்திரங்களுக்கு மின் இணைப்பு

*228 வினா.—திரு கொளத்தூர் கோதண்டம் : மாண்புமிகு கல்வி தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :—

(அ) மதுராந்தகம் வட்டத்தில் 1965 முதல் 1967 மார்ச் மாதம் வரை விவசாயத்திற்காக பம்பு செட்டுகளுக்கு மின்சாரக் கனெக்ஷன் கேட்டு எத்தனை பேர் மனு போட்டிருக்கிறார்கள் ?

(இ) இதில் எத்தனை பேர்களுக்கு மின்சார பம்பு செட்டு கனெக்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது ?

(உ) என்ன காரணங்களுக்காக மற்றவர்களுக்கு கொடுக்கப்படவில்லை?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) 1542.

(இ) 829.

(உ) எஞ்சியுள்ளவர்களுக்கு மின் இணைப்பு வழங்குவதில் ஏற்பட்ட காலதாமதத்திற்குரிய காரணங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) மனு செய்தவர்கள் மின்சாரம் பெறவேண்டிய தங்கள் அமைப்புகளைத் தயாராக வைத்திருக்கவில்லை.

(2) ஒப்பளிக்கப்பட்ட வேலைத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு எடுத்துக்கொள்ளும் வரையில் மனுதாரர்களில் 50 சதவிகிதத்தினர் கூட, மின் இணைப்பைப் பயன்படுத்திக்கொள்ள முன் வரவில்லை.

(3) மின் இணைப்பு வேண்டியவர்கள் வருவாய்த்துறை அதிகாரிகளிடமிருந்து பாலாற்றுப் பாசனம் குறித்த சான்றிதழ்களைப் பெறுவதில் ஏற்பட்ட தாமதம்.

(4) இதற்குமுன் எப்போதும் ஏற்பட்டிராத வகையில் 1966 நவம்பரில் வீசிய புயலால் விளைந்த சேதத்தைச் சரி செய்வதில் 3 மாத காலதாமதம்.

[1968 மார்ச் 16

திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் : மின்சார இணைப்பு கொடுக்கலாம் என்று சர்ட்டிபிகேட் வாங்கிய பிறகும் பம்ப் செட்டுகள் வைப்பதற்கு கடன் பெற்ற பிறகும் அந்த உரிய விவசாயிகளுக்கு, அதற்கான எல்லா ஏற்பாடுகளையும் செய்த பிறகும் கனெக்‌ஷன் கொடுக்கப்படவில்லை. இதைப் பற்றி அதிகாரிகளுக்கு எழுதியும் எந்தவிதமான பதிலும் வரவில்லை. அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : மதுராந்தகத்தைப் பொறுத்தவரை அனுமதி தரப்பட்டு வேலை செய்யப்படவேண்டியவை 107 இருக்கின்றன. அனுமதி வழங்கப்பட்டிருப்பவை 207. திட்டத்தில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டு ஆனால் அனுமதி வழங்கப்படவேண்டிய நிலையில் உள்ளவை 107. பரிசீலனையில் உள்ளவை 102. வருவாயிட்டு துரித இனங்களாக உள்ளவை மேலும் மின் இணைப்பு வழங்கப்பட்டால்தான் அனுமதிக்க முடியும் என்ற நிலையில் உள்ளவை 87. பரிசீலனையில் உள்ளவை 43. அனுமதிக்கப்பட்டவைகள் உடனடியாக நிறைவேற்று வதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. மற்ற நிபந்தனைகள் எல்லாம் நிறைவேற்றக்கூடிய அளவில் மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், உடனுக்குடன் மின் இணைப்பு கொடுக்கமுடியாத நிலைமைக்குக் காரணம் போதுமான அளவிற்கு டிரான்ஸ்பார்மர் அல்லது ஒயர்கள் இதர சாமான்கள் இல்லாததுதான் காரணம் என்று சொல்லப்படுகிறதே அவைகளைப் போதுமான அளவிற்கு உடனடியாக வாங்குவதற்கு சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அவைகள் காரணமாக இருக்குமானால் இதைப்பற்றி கவனித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். நான்கு, ஐந்து காரணங்களாக இருப்பதால் காலத்தாழ்வு ஏற்படுகிறது. இதைத் தவிர வேறு காரணங்களால் காலத்தாழ்வு எங்கெங்கே ஏற்படுகிறது என்று சுட்டிக்காட்டினால் அதன்மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. கே சகாதேவ கண்டர் : உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, மின்சார கனெக்‌ஷன் கொடுப்பதற்காக எஸ்டிமேட் தயாரிக்கும்போது இரண்டு கிராமங்கள் சேர்த்துத் தயாரிக்கிறார்கள். ஒரு கிராமத்தில் இருப்பவர்கள் 10, 15 பம்பு செட்டுகள் வாங்கிப் போட்டுவிடுகிறார்கள். ஆனால் இன்னொரு கிராமத்தில் இருப்பவர்கள் ஒன்றுமே செய்யாமல் இருக்கிறார்கள். அப்படி அந்த கிராமமும் செய்தால்தான் மின்சார கனெக்‌ஷன் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகையால் ஒரு கிராமத்தில் தேவைப்படுகிற மின்சாரம் 100 ஹார்ஸ் பவராக இருந்தால் அதற்காகத் தனியாக டிரான்ஸ்பார்மர் கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே இரண்டு கிராமங்களையும் சேர்ப்பது என்பது அல்ல பிரச்சினை. 10 சதவிகிதம் ரெம்யுனரேடிவ் வருவாயாக இருக்கக்கூடிய நிலையில் இருந்தால் அதை எடுத்துக்கொண்டால் நலமாக இருக்கும். அப்படி இல்லாவிட்டால் நஷ்டம் தான் ஏற்படும். ஆகையால் மின் இணைப்பு போதுமான அளவிற்கு வருகின்ற வரையில் 10 பேர்கள் இருந்து 5 பேர்கள் செய்து 5 பேர்கள் செய்யாமல் இருந்தாலும்கூட செய்யாமல் இருக்கும் 5 பேர்களையும் இணைத்துக் கொள்வதற்கு காலத்தாழ்வு ஏற்பட்டால் அவற்றை நிறைவேற்றுவதற்கு உறுப்பினர்கள் அங்கங்கே சென்று அறிவதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்வார்களேயானால் உடனடியாக நிறைவேற்றக் கூடிய வாய்ப்பு ஏற்படும்.

திரு. எம். பூபதி : விவசாயிகளுக்கு உடனடியாக மின் இணைப்பு கொடுப்பதற்கு முட்டுக்கட்டையாக முன்பணம் கட்டுதல் போன்று பல்வேறு சிரமங்கள் இருக்கின்றன. ஆகையால் அவற்றை நீக்கி சுலபமாக மின்சாரம் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, முறைகள், திட்டங்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். அவற்றில் ஏற்படுகின்ற இடர்ப்பாடுகள், அவற்றைத் தடுப்பதன் மூலம் ஏற்படும் காலதாமதத்தை தடுக்க தக்க கவனம் செலுத்தப்படும். அவற்றைப்பற்றிய குறைகளைக் குறிப்பாக அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்தால் தக்க கவனம் செலுத்தப்படும்.

திரு. ஏ. கோ. பாலகிருஷ்ணன் : மின்சார விஸ்தரிப்பு சீக்கிரமாக நடைமுறையில் கொண்டுவரமுடியவில்லை. அதற்குக் காரணம் சில்லரை சாமான்கள் இல்லாததுதான் என்று சொல்லப்படுகிறது. கம்பி இருந்தும் கம்பம் இருந்தும் சில சில்லரை சாமான்கள் இல்லாத காரணத்தால்தான் ஒன்று இரண்டு வருஷம் காலதாமதமாகிறது. ஆகையால் அதைப் போக்குவதற்கு உடனடியாக அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, மின்சார இணைப்பு கோருபவர்களினுடைய எண்ணிக்கை மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கின்றது. அவைகளைப் பரிசிலித்துதான் மின்சார இணைப்பு வழங்கப்படுகிறது. 1965–66-ல் 26 580 பம்பு செட்டுகளுக்கு மின்சார இணைப்பு கொடுக்கப்பட்டது. 1966–67-ல் 35,029 இணைப்புகள் கொடுக்கப்பட்டன. 1967-68 டிசம்பர்வரை 37,263 இணைப்புகள் தரப்பட்டன. ஒதுக்கப்படுகின்ற பணத்தைப் பொருத்துத்தான் பகிர்ந்து அளிக்கப்படும். கோருபவர்களுடைய எண்ணிக்கை அதிகமாக இருக்கிறது. ஒதுக்கப்படுகின்ற பணத்தைப் பொருத்து மினசார சாமான்கள் வாங்கமுடியாத நிலைமையில் சிலபல கட்டுபாடுகள் ஏற்படலாம். வாங்குவதற்குக் குறிப்பிட்ட தடையிருக்குமானால் அதைப் போக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

திரு. செ. பாலசுப்பிரமணியன் : கிராமப்புறங்களில் மின்சாரம் விஸ்தரிக்காததற்குக் காரணம் நிதி பற்றாக்குறை என்று சொல்லுகிறார்கள். மின்சார உற்பத்திக்கு மூலதன செலவு ஒரு ரூபாய் ஆகிறது, ஆனால் மின்சார விஸ்தரிப்பிற்கு 2½ ரூபாய் ஆகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். சென்ற வருஷம் கிராமப் புறங்களில் மின்சார விஸ்தரிப்பிற்கு 6 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது. ஆனால் 9 கோடி ரூபாய் செலவழிந்திருக்கிறது. அதை மனதிலே வைத்துக்கொண்டு இந்த ஆண்டு 9 கோடி ரூபாயாக ஒதுக்க சர்க்கார் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, ஒதுக்கப்பட்ட தொகையைவிட அதிகமாக ஒதுக்குவதற்கு எந்த வகையில் வருவாய் பெறமுடியுமோ, அந்த வகையில் பணிகள் நடை பெறுகின்றன. எல். ஐ. சி. யில் கடன் கேட்கிறோம். அந்த கடன் மூலம் மின்சார உற்பத்தியைச் செய்யமுடியும். மின்சார வாரியத்தின் வசதியைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்து ஆண்டு ஒன்றுக்கு 50 ஆயிரம் இணைப்புகள் தரலாம் என்று உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிதி வசதிகள் ஏற்பட ஏற்பட அதற்கு வேண்டிய முயற்சிகள் செய்யலாம்.

திரு. டி. மார்டின் : மின் இணைப்பு கொடுக்கும்போது இந்த மாநிலத்திலே பற்றாக்குறையாக இருக்கிற பகுதிகளுக்கும் வறண்ட பிரதேசமாக இருக்கக்கூடிய பகுதிகளுக்கும் மின் இணைப்பு சீக்கிரமாக கொடுக்கக்கூடிய வாய்ப்பை இந்த அரசு மேற்கொள்ளுமா ? அப்படி செய்தால் நெல்லை மாவட்டத்திலே சாத்தாங்குளம் சப்தாலுக்காவிற்கு மின் இணைப்பு கோரி பல மாதங்களாகி, வருஷக்கணக்கிலேகூட மினசார இணைப்பு கிடைக்குமென்று ஏராளமான விவசாயிகள் எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு சீக்கிரமாக மின் இணைப்பு கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : ஏற்கெனவே நஷ்டத்திலே இருக்கிற காரணத்தினால் நஷ்டம் ஏற்படாதவகையில் என்னென்ன செய்யவேண்டுமோ அவற்றை மேற்கொள்ளலாம். குறிப்பிட்ட சில பகுதி

களிலுள்ள தன்மைகளையும், வாய்ப்புகளையும் வைத்துப்பார்த்து பிற்காலத்தில் நன்மை ஏற்படுமா? அல்லது பெரும் செலவு ஏற்படுமா? என்பதையெல்லாம் கவனித்து செய்யலாம். மின்சார வாரியத்தின் நிபந்தனைக்கு உட்பட்டுத்தான் செய்யவேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறோம்.

திரு. எஸ். முருகையன்: தலைவர் அவர்களே, வடஆர்க்காடு மாவட்டத்திற்கும் செங்கல்பட்டு மாவட்டத்திற்கும் அதிகமாக மின் இணைப்பு கொடுக்காமல் இருப்பதற்கு நிலையான காரணம் பாலாறு பேசின் ரூல்ஸ் தான் என்று சொல்லப்படுகிறது. அது நீண்ட நாட்களாக இருக்கிறது. அதை உடனடியாக ரத்து செய்வதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: எல்லா மாவட்டங்களைவிட வட ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில்தான் அதிகமாக மின் இணைப்புகள் நடைபெற்றிருக்கின்றன. அவர்கள் சில குறைகள் சொல்லுகிறார்கள். அவற்றை ஆராய்ந்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்க மின்சார வாரியம் மேற்கொள்ளும்.

THIRU K. VINAYAKAM: Sir, whereas the demand for electric energy in the rural parts is on the increase, whereas the Board is not able to cope up with the demand, is it not at face that small things which could easily be got over stand in the way of giving electricity connections? I refer to poles and other such articles which could very well be got locally. At present, these poles have got to be manufactured in certain places and then they will have to be transported to a particular place which involves lot of delay. Will the Government take interest in the matter and issue suitable instructions to the Board to manufacture these poles, etc., at the work-spot itself and get them through flowing river channels? When arrangements could be made by which things which are necessary for giving electric connections could be easily purchased in the local market, why not instructions on those lines be issued to the Board so that the Board will be in a position to give electric connections quickly and expeditiously?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: துணை வினாவைச் சுருக்கமாகக் கேட்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI: The hon. Member's suggestion will be studied if it is so simple as he tries to make it out.

திரு. எம். சுப்பிரமணிய கவுண்டர்: தலைவர் அவர்களே, தர்மபுரி மாவட்டத்திலே ஒவ்வொரு கிராமத்திலும், 30, 40 பம்பு செட்டுகள் வாங்கி, கடன் வாங்கி அவற்றை வாங்கியிருப்பதால் கையிலிருந்து வட்டி கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, பம்பு செட்டுகளுக்கு உடனடியாக கனெக்ஷன் கொடுக்க அமைச்சர் நடவடிக்கை எடுப்பாரா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வி மதுராந்தகத்தைப் பற்றியது. தனிக் கேள்வி போட்டால் மேற்கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கலாம். அதிகாரிகளிடத்தில் சொன்னாலும், தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்கள்.

DR. H. V. HANDE: Sir, this question is with regard to Madurantakam. But the general feeling in the whole of Tamil Nad is that the electric connections are not given immediately. There is a lot of redtapism in regard to this matter. My hon. Friend,

Thiru Murugaiyan, has just now stated the position clearly and in fact I had been to his constituency also. The ryots there came and told us that the concerned officer whom they had given a bribe last time had ben changed. Of course, this is not a thing to be told in this House but the tragic fact is the bitterness with which the ryots are talking to us. In view of the fact that the ryots are very much bitter about it and in view of the fact that there is surplus current, will the Hon. Minister find out where exactly is the trouble and why these officers come in the way of giving connections to these small ryots .

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : Sir, hon. Members **should co-operate** with the Government in finding out where exactly bribe takes place. There is no use of merely making vague allegations because the Government cannot act upon allegations. If the ryots make certain complaints, hon. Members should enthuse them by saying, 'Please give us salient facts' and this Government are determined to root out corruption whenever specific points are made out.

திரு. தி. பொன்னுமலை : தலைவர் அவர்களே, தற்போது எலெக்ட்ரிசிடி சம்பந்தமாக விவசாயிகளுக்கு 24 மணி நேரமும் கரண்ட் தேவையில்லை என்று நினைக்கிறேன். பகலில் பாதிநேரமும், இரவில் பாதி நேரமும் கொடுத்தால், இன்னும் இப்பொழுது இருக்கும் அளவு பம்பு செட்டுகள் வைத்து, இன்னொரு கம்பியை இழுத்து விவசாயிகளுக்கு அதிகமான பம்பு செட்டுகள் கொடுக்க வாய்ப்பு இருக்குமே. அந்த வகையில் செயல் பட முயற்சி எடுப்பார்களா ? அதைப் பரிசீலனை செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவா அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறும் யோசனை ஆராயப்படவேண்டிய ஒன்று. இப்பொழுது விவரக் குறிப்பு இல்லை. அது பற்றி ஆராயப்பட வேண்டும்.

*** 229** வினா—**திரு. கரு. சீமைச்சாமி :** மாண்புமிகு கல்வி தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) மதுரை இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில், மின்சார துறையினரால் கிணறுகளுக்கு விவசாயத்திற்காக பம்பு செட்டு வைப்பதற்கு வேலைத் திட்டம் அங்கீகரிக்கப்பட்டு (work load sanction) இன்னும் மின்சார சப்ளை கொடுக்காத கிணறுகள் எத்தனை ?

(இ) தாமதத்திற்கான காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் 1202 இறைவை இயந்திரங்கள் மதுரை மாவட்டத்தில் 3043 இறைவை இயந்திரங்கள்.

(இ) விண்ணப்பத்தார்கள் தங்கள் இறைவை இயந்திரங்களுடன் ஆயத்த நிலையில் இல்லாமையே அவைகளுக்கு இணைப்புகள் தர தாமதத்திற்கு முக்கிய காரணமாகும்.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : சார், மோட்டார் வைத்து மின்சார இணைப்புக் கொடுக்க வேண்டும் என்று, குறிப்பாக இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் பிற்பட்ட பகுதிகளில், ஒரு ஆண்டுக்கு மேல் ஆகிறது. அமைச்சர் அவர்கள் தக்க கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்பது உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்க வேண்டும் என்ற அடிப்படையில், மின்சார இணைப்புக்களைக் கொடுக்க கவனம் செலுத்தப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, நான் முன்பே கூறியது போல, 50% வரமுடியாத நிலை இருப்பதால் காலத் தாழ்வு ஏற்படுகிறது. அப்படிப்பட்ட இடங்களில், அங்கெல்லாம் இருப்பவர்கள் முன்னின்று, அவற்றை நிறைவேற்றித்தர முன் வந்தால், காலத் தாழ்வு ஏற்படக்கூடிய நிலைமைகள் ஏற்படாது. உணவு உற்பத்தியும் நல்ல வகையில் நடைபெறமுடியும். இது பற்றி வாரியத்திற்குக் கட்டளைகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. இங்கேயும் சொல்லப்பட்டிருப்பதால், குறிப்பிட்ட பகுதிகளில் என்று தெரிவித்தால், மேற்கொண்டு ஆராயப்பட்டு, விரைவில் நடவடிக்கை எடுக்க முயற்சி எடுக்கப்படும்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : ஐயா, மின்சார இணைப்புக் கொடுக்கும் போது, மோட்டார் வாங்கி வைத்து விட்டீர்களா என்று கேட்கிறார்கள்; மோட்டார் வாங்க சர்க்கார் கடன் கேட்கப் போகும்போது, மின் இணைப்புக் கிடைக்கும் என்கிற உத்தரவைக் காட்டுங்கள் என்கிறார்கள். ஆகவே இப்படிப்பட்ட சூழ் நிலையின் காரணமாக அதிகக் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அதைப் போக்க சர்க்கார் முயற்சிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இருந்தால், அதைப் பற்றித் தெரிவித்தால், ஆராய்ந்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்க முயற்சி செய்யலாம்.

திரு. சு. துரைசாமி : தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது மின்சார இணைப்பு கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகின்ற நிலைக்கு மிக முக்கியமான காரணம், ஒவ்வொரு இடத்திலும் மின்சார இணைப்புக்கு விண்ணப்பிக்கும் போது அதோடு கூடவே ஒரு எஸ்டிமேட்டும் தயாரிக்கிறார்கள். அது ரூ. 20,000-க்கு அதிகமாக இருந்தால், சூப்ரெண்டெண்டிங் எஞ்ஜினியர் அதை நிர்ணயிக்க முடியாமல், சென்னைக்கு வந்து, மீண்டும் இங்கிருந்து சாங்க்ஷன் ஆகிப் போவதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இப்பொழுது இருக்கும் 20,000 என்கிற லிமிட்டை அதிகமாக்கிக் கொடுத்தால் சூப்ரெண்டெண்டிங் எஞ்ஜினியரே சாங்க்ஷன் கொடுக்கும் நிலை ஏற்படும், கால தாமதமும் ஏற்படாமல் இருக்கும். இது பற்றி சர்க்காருக்குத் தெரியுமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய கருத்து கவனத்தில் கொள்ளப் பட வேண்டிய ஒன்று, தக்க முறையில் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. வரதராஜன் ஒரு துணை வினா போடுவார்கள்.

திரு. என். வரதராஜன்: தலைவர் அவர்களே, ...

திரு. என். மருதாசலம்.—தலைவர் அவர்களே, மின்சார மோட்டார் வைக்கும் போது இரண்டு பூமிக்காரர்கள் சம்மந்தப்பட்டதாக இருக்கிறது. ஒரு பூமிக்காரர் வைக்கும போது, இன்னொரு பூமிககாரர் ஆட்சேபணை செய்கிறார். இதையும் கவனித்து மோட்டார் விண்ணப்பத்திற்கு அனுமதி கொடுக்க உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கூப்பிட்டது திரு. வாதராஜன் மருதாசலம் இல்லை. இப்பொழுது வரதராஜன் கேள்வியைப் போடுவார்கள்.

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, சில கிராமங்களில், மனுப்போட்டு ஐந்தாண்டுகள் ஆகியும் இணைப்புக் கிடைக்கவில்லை; அதே நேரத்திலே சில கிராமங்களில் 6, 9 மாதங்களிலேயே கிடைத்துவிடுகிறது என்கின்ற புகார் இருக்கிறது. ஆகவே, எ. இ., ஜே. இ. அலுவலங்களில் பதிவு எட்டில் எந்தெந்த மனுக்கள் முன்னால் வந்தன என்பது பற்றிய விவரங்களைக் குறித்து வைக்க ஏற்பாடு செய்தால், தாமதத்தைத் தவிர்க்க முடியும். ஊழல்களையும் தவிர்க்க முடியும். அது பற்றி முயற்சி எடுக்க சர்க்கார் ஆலோசிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுதே அப்படிப் பட்ட பதிவு ஏ. இ. ஆபீசில் செய்யப்பட்டு, மனுக்கள் வரிசைப்படுத்தப்பட்டு, எண் தரப்படுகின்ற முறை இருக்கிறது. முறையைப் பயன்படுத்தாத சூழ்நிலை இருந்தால், அதைக் கவனத்திற்கு கொண்டு வந்தால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Sir, our Government are taking electric power from the Mysore State and they have got surplus power also. Since Dharmapuri district is very near the Mysore border, will it not be possible and profitable to construct a power station at Hosur and supply electric power to the Dharmapuri district?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, அதை பற்றிக் குறிப்புக்கள் இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால் ஆராயலாம்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : தலைவர் அவர்களே, பம்புசெட்டுக் களுக்கு மின்சார இணைப்புக் கொடுப்பதில், கம்பங்கள் நடுவது ஒரு பகுதி யினராகவும், கம்பிகளை இழுப்பவர்கள் இன்னொரு பகுதியினராகவும் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அதிகக் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. இவ்விரண்டு பகுதிகளையும் ஒன்றாக இணைத்து, கம்பி இழுப்பது மின் இணைப்புக் கொடுப்பது இரண்டையும் ஒரு பகுதியில் கொண்டுவந்தால் காலதாமதம் தவிர்க்கப்படும். எனவே, அந்த ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? மேலும், என்னுடைய தொகுதியில், பம்புசெட் வைத்தும் இணைப்புக் கிடைக்க வில்லை. மதுரை சூப்ரெண்டெண்டிங் என்ஜினியரிடம் அணுகிக் கேட்டதில், கம்பங்கள், கம்பிகளுக்கு ஆர்டர் கொடுத்து, அவை இன்னும் வரவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவற்றைத் துரிதப்படுத்த ஏற்பாடு செய்யப் படுமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே கால தாமதத்திற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுவதுதான் காரணம் என்று இருந்தால், அதை ஆராய்ந்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கலாம். ஆனால் பல்வேறு காரணங்கள் இருக்கின்றன. மனுக்கள் அனுப்புவதிலேயே தவறுகள் இருக்கின்றன. அவை சரியாக நிறைவேற்றப்படவேண்டும் என்று சொல்லும் போது தாமதம் ஏற்படுகிறது. எல்லா நிபந்தனைகளும் நிறைவேற்றுப்பட்டு விட்டால், அப்படி நிறைவேற்றுவதற்கான முயற் சிகளை மேற்கொள்வார்களானல், விரைவில் இணைப்புக் கொடுக்க முடியும்.

திரு. கரு. சிமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட அபிவிருத்தி கவுன்சில் கூட்டம் நடக்கும் போது, மின்சார துறையில், உதவி என்ஜினியர் அல்லது மாவட்ட எஞ்ஜினியர் வந்தால், சட்டமன்ற உறுப் பினர்கள் கூறுவதைக் கேட்டு தாமதத்திற்கு என்னென்ன காரணம் என்று அறியமுடியும். ஆனல், சூபரவைசர்களை அனுப்புகிறார்கள். அவர்கள் என்னிடம் விவரம் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே டி. டி. ஸி. கூட்டத்திற்கு எஸ். இ. அல்லது ஏ. இ. போன்றவர்களை அனுப்ப உத்தரவு இட முடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, இப் பொழுதே அப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள் வருகிறார்கள் என்று சொல்லப் படுகிறது. வருவதில்லை என்று ஏதாவது குறிப்பாகக் கொடுத்தால் அதை பார்க்கலாம்.

THIRU K. VINAYAKAM : I said in the previous question that the malady was great. People want more current and there is no quick possibility of giving current to them from the departmental resources. Will the Government consider the possibility of

appointing a small committee for every district consisting of Members of the Assembly belonging to all political parties so that every month they will meet, the applications sent to the departments will be placed before it, the officials will explain why there was delay and what the difficulty was and thus allay the fears of the people at large apart from the fears of the Members of the House?

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI: There is an opinion that the formation of a committee by itself causes delay. If my hon. Friend wants a committee, there is no difficulty in constituting it. But it is only a duplication of the work already being done by the District Development Council where all representations of political parties and non-officials are considered. The District Development Council can look into this question also.

திரு. கே. என். குமாரசாமி: விவசாயத்திற்கு இரவு நேரங்களில் மின்சார சப்ளை கொடுப்பதினால் விவசாயிகளுக்கு மிகப் பெரிய அபாயம் விளைகிறது. இரவு நேரங்களில் தண்ணீர் பாய்ச்சுகின்றபோது, விஷ ஜந்துக்களினால் அவர்களுக்கு அபாயம் விளைக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. பூச்சி மருந்துகளை இரவு நேரங்களில் பயிர்களுக்கு அடிக்கும் போது, அதுவும் அபாயகரமாக இருக்கும். இதையெல்லாம் தவிர்க்க பகலில் விவசாயத்திற்கு மின்சார சப்ளை கொடுக்க அரசு அனுமதி அளிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: மின்சாரத்தைப் பொறுத்த வரையில், அதை ஓரிடத்தில் தேக்கி வைப்பதற்கு இடமில்லை. மின்சாரம் உற்பத்தியாகிக் கொண்டே இருக்கும்போது பகல், இரவு, இரண்டு வேளைகளிலும் அதைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளும் நிலைமைகள் வரவேண்டும் விவசாயத்திற்கு இரவு வேளைகளில் மின்சாரம் கொடுப்பது சிரமமாக இருக்கிறது என்று கருத்துத் தெரிவிக்கப்படுவதையொட்டி, இரவு வேளைகளில் வேறு வகைகளுக்குப் பயன்படுத்த முடியுமானால், அவ்வாறு பயன்படுத்திக்கொண்டு, விவசாயத்திற்குப் பகல் வேளைகளில் கொடுக்கலாமா என்பதையெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து, எந்த அளவுக்குப் பகல் வேளையில் எந்த எந்த வகைக்குத் திருப்பி விடுவது எந்த அளவுக்கு இரவு வேளையில் எந்த எந்த வகைக்குத் திருப்பி விடுவது என்றெல்லாம் முறை வகுக்க வேண்டியிருக்கிறது. உற்பத்தியாகும் மின்சாரத்தை இரவு—பகல் இரண்டு வேளைகளிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளாவிட்டால், மின்சார உற்பத்தி அவ்வளவும் வீணாகக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட முடியும். அதனால் மின் உற்பத்தியைக் குறைக்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்படும். எந்த அளவுக்குக் கூடுமான வரையில் பகலில் கொடுக்கக் கூடுமோ அந்த அளவுக்குக் கொடுத்தது போக, இரவிலும் கொடுக்கக் கூடிய அத்தியாவசியமான நிலைமை ஏற்படுகின்றபோதுதான், இரவு நேரத்தில் விவசாயத்திற்கு மின்சாரம் கொடுக்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது.

Hotles and catering establishments.

* 230 Q.—THIRU. K. VINAYAKAM:
THIRU. V. K. KOTHANDARAMAN: } Will the Hon. the Minister for Food and Revenue be pleased to state—

(a) whether the Central Government have instructed the State Government to close all the hotels and catering establishments one day in a week; and

(b) if so, the action taken thereon?

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: உணவு நிறுவனம் ஒன்றின் உரிமையாளர் அல்லது அதன் நிர்வாக பொறுப்பிலுள்ள ஏனைய எவரும் திங்கட்கிழமைகளில் மாலை 5 மணிக்குப் பின்னர் அந்த உணவு நிறுவனத்தைத் திறந்து வைக்கக்கூடாது என்று முந்திய அரசு 1965-ம் ஆண்டின் இறுதியில் ஆணைகள் பிறப்பித்திருந்தது. சிற்றுண்டிச் சாலைகளிலும் உணவு நிறுவனங்களிலும் திங்கட்கிழமை இரவு நேரங்களில் தானிய உணவு வழங்கப்படக்கூடாது என்பதுடன், வாரத்தின் மற்றொரு நாளில் சோறு இடுவதைத் தடைசெய்து ஆணைகள் பிறப்பிக்குமாறு இந்திய அரசு மாநில அரசாங்கங்களை வேண்டிக்கொண்டது. ஆயினும், வியாழக்கிழமைகளிலும் மாலை 5 மணிக்குப்பிறகு தடைசெய்த உணவுப் பண்டம் எதையும் அதாவது தானியங்களினால் தயாரிக்கப்பட்ட உணவையும் அதன் உணவுப் பண்டங்களையும் வழங்கக்கூடாது என்று தடை விதித்து முந்திய அரசு ஆணைகள் பிறப்பித்திருந்தது. ஒரு வாரத்தில் ஒரு நாள் முழுவதும் தானிய உணவு வழங்கப்படக் கூடாது என்று அறிவிக்கப்பட வேண்டும் என்பதே தன் கருத்து என்றும், உணவு நிறுவனங்கள் முதலியவற்றை மாலை 5 மணிக்குப்பின்னர் மூடும்படி மட்டும் ஆணையிடுவது அல்ல என்றும் 1966-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் இந்திய அரசு குறிப்பிட்டது. முந்திய அரசு அதனை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை; உணவு நிறுவனங்களில் உணவு வழங்கப்படுவதற்கு விதிக்கப்பட்டிருந்த அக்கட்டுப்பாடுகள் பொது மக்களுக்கும் உணவு நிறுவனங்களை நடத்துவோருக்கும் பெரிதும் துன்பமளித்து வந்தன. இந்த அமைச்சரவை பதவி ஏற்றதும், முந்திய அரசினால் விதிக்கப்பட்டிருந்த இக்கட்டுப்பாடுகள் மறு ஆய்வு செய்யப்பட்டன. சிற்றுண்டி சாலைகளும் உணவு நிறுவனங்களும் தடை செய்யப்பட்ட உணவுப் பண்டங்களை வழங்குவதற்கு முந்திய அரசினால் விதிக்கப்பட்டிருந்த கட்டுப்பாடுகள் 13—4—67 முதற்கொண்டு அதாவது தமிழ் வருஷப் பிறப்பு அன்றிலிருந்து விலக்கப்படும் வகையில் ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன.

THIRU K. VINAYAKAM: This question was given notice of by me when the closure was in vogue. Now it has been given up. The object of the question was to elicit information as to whether the ban on the supply of food in hotels was not in consonance with the shortage of foodgrains available in the State Now that the D.M.K. Ministry has came to power and has rescinded that order, does it mean that foodgrains are freely available in Madras or are the foodgrains feely given to the caterars when ever they demand?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: நிலைமை சரியாகிவிட்டது என்பது அதற்குப் பொருளல்ல. பொதுவாக இந்தியாவில் நிலவியிருந்த உணவு நெருக்கடியை உத்தேசித்து, இவைகளில் சிக்கனம் காட்ட வேண்டும் என்று மத்திய அரசு அடிக்கடி ஆணைகள் பிறப்பித்தது, ஒரு நாள் முழுமையும் அரிசி உணவு கூடாது என்பது அந்த ஆணையினுடைய முக்கியமான சாராம்சமாகும். அதை முந்திய அரசும் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. இந்த அரசு பொறுப்பேற்றவுடன் உணவுப் பொருள் நெருக்கடி சற்று தளர்ந்தவுடன், கல்யாணம் ஆகாதவர்களின் நன்மையை அனுசரித்தும், தினந்தோறும் வந்துபோகிற இரண்டு, மூன்று லட்சம் மக்களுடைய நன்மையை அனுசரித்தும், மற்றும் ஓட்டல்களையே நம்பியிருக்கிறவர்களுடைய நிலைமையை அனுசரித்தும், அவர்களுக்குரிய கஷ்டங்களைக் குறைக்க வேண்டும் என்பதற்காக மறு உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: மத்திய சர்க்கார் அந்த ஆலோசனையைச் சொன்னதற்கான அடிப்படைக் காரணம், போதுமான அளவுக்கு அரிசி ஸ்டாக் இல்லை என்பதா? அதை வைத்து அந்த உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டதா? அப்படியில்லையென்றால், ஆணை நிறைவேற்றுவதன் காரணமாக, போதுமான அளவுக்கு ஸ்டாக் இருக்க முடியுமா? அதுபற்றி இந்த சர்க்கார் என்ன கருதுகிறது? அந்த நேரத்தில், ஓட்டல்காரர்

களுக்கு லாபத்தை உண்டாக்கக்கூடிய தன்மையில் இந்த உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டதாகச் சொல்லப்படுகிறதே, அதைப்பற்றி இந்தச் சர்க்காரினுடைய கருத்து என்ன?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்து முற்றிலும் தவறானதாகும். ஓட்டல்களுக்கு லாபம் இருக்கலாம். நான்கு மணி நேரம் வியாபாரம் நடந்தால், அந்த அளவுக்கு அதிக லாபம் இருக்கலாம். அது வெளிப்படையான ஒன்று. முந்தைய அரசுக்கு ஏற்பட்ட கெட்ட பெயர் இந்த அரசுக்கு வரக்கூடாது. தமிழகத்திற்கே தலைநகரமாக இருக்கும் இந்த நகரத்தில் தினந்தோறும் மூன்று நான்கு லட்சம் மக்கள் ஓட்டல்களை நம்பி வந்து போகிறார்கள். முந்தைய அரசு இருந்த காலத்திலேயே, முதலில் பிற்பகல் 3·00 மணியோடு ஓட்டல்கள் மூடப்படவேண்டும் என்ற நிலை இருந்தது. மூன்று மணிக்கு மேல் ஓட்டல்களைத் திறந்து வைத்திருக்கக்கூடாது என்று சொல்லி ஆரம்பித்து, அந்தத் திட்டம் ஒரு மாதம் அமலில் இருந்தது. அதற்குள், அது ஐந்து மணி என்று மாற்றப்பட்டது. காரணம், அந்த அளவுக்குப் பொது மக்களிடத்திலேயிருந்த பெரிய அதிருப்திதான். வெளி மாவட்டங்களிலிருந்து பல்வேறு காரியங்களை முன்னிட்டு இந்தத் தலைநகரத்திற்கு மக்கள் லட்சக் கணக்கில் வந்து போகிறார்கள். அரசாங்கத்தில் பணி புரியும் சர்க்கார் ஊழியர்கள், மற்ற நிறுவனங்களில் வேலை பார்க்கக்கூடியவர்கள், கல்யாணம் ஆகாத பிரம்மசாரிகள், ஓட்டல்களையே நம்பியிருக்கிறவர்கள் ஆகிய இப்படிப்பட்டவர்களுக்காகத்தான் இந்தக் காரியம் செய்யப்பட்டதே தவிர, ஓட்டல் காரர்களுடைய லாபத்திற்காக அல்ல.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : அமைச்சர் அவர்கள் தந்த விளக்கத்தோடு, கனம் உறுப்பினர் அவர்களுக்கே தெரிந்திருக்கக் கூடிய, மற்றொரு விளக்கத்தையும் நான் தர விரும்புகிறேன். பழைய உத்தரவு அமலில் இருந்த நேரத்தில், ஓட்டல் கதவு ஒரு பக்கத்தில் மூடப்பட்டு, இன்னொரு பக்கத்தில் திறந்து வைக்கப்பட்டிருந்தது, உறுப்பினர் அவர்களுக்கும் தெரிந்திருக்கும்.

திரு. ஆலடி. அருணா : தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசு அந்த உத்தரவை ரத்து செய்து உத்தரவு பிறப்பித்ததைப் போன்று, பிற மாநிலங்களிலும் இத்தகைய உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருக்கிறதா? தமிழக அரசு அந்த உத்தரவை ரத்து செய்ததன் காரணமாக, மத்திய அரசிலிருந்து ஏதாவது எதிர்ப்பு குறிப்புகள் வந்திருக்கின்றனவா?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டது போல, "நீங்கள் செய்தது தவறானது, ஓட்டல்களை மீண்டும் முன் போல மூடிவிடவேண்டும். அதைச் செய்யுங்கள்" என்று மத்திய அரசு கேட்டுக்கொண்டே இருக்கிறது. ஆனால், இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில், நாங்கள் அதைப் பரிசீலனை செய்வதற்கில்லை, எங்களுக்கிருக்கும் நிலைமையில், மக்களுடைய நலனைக் கருத்தில் கொள்ளவேண்டியிருக்கிறது, உங்கள் யோசனைக்காக இப்பொழுது எங்களுடைய உத்தரவுகளை மாற்றுவதற்கில்லை என்று மத்திய அரசுக்கு நாம் தெரிவித்திருக்கிறோம்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : பழைய அரசாங்கத்தினுடைய இந்த உத்தரவால் அரசாங்கத்திற்குக் கெட்ட பெயர் ஏற்பட்டது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படியானால், இந்த நாட்டினுடைய நன்மைக்காக ஓரளவு தியாகம் செய்யுங்கள் என்பதுகூட, மக்களிடையே கெட்ட பெயரை விளைவிக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கருதுகிறார்களா? அப்படிப்பட்ட அளவில் தியாகங்களைத் தடுத்தாவது நல்ல பெயர் எடுக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் விரும்புகிறார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: அதற்கான உத்தரவை மட்டும்தான் சர்க்கார் வெளியிட்டதே தவிர, பொது மக்களிடத்திலே அதிருப்தியுற்ற ஒரு நல்ல சூழ்நிலையை உண்டாக்கத் தவறிவிட்டது என் பதுதான், நிலைமையைச் சாதாரண முறையில் அறிந்துகொண்டவர்கள் எடுத்துச் சொல்லுகிற கருத்தாகும்.

1968 மார்ச் 16]

Dr. H. V. HANDE : It is quite possible that the order was passed with all good intention and nobody questions the intention. Will the Chief Minister tell us whether there was any reduction in the offtake of rice and other foodgrains during that period so that we may know whether it was partially at least succesful or not? Though this happened before the present Ministry came to power, the figures should be available with them.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அது பற்றிய விவரங்கள் என்னிடத்தில் இல்லை. ஆனல், இது நம்முடைய கண்ணிலே அகப்படக் கூடியதல்ல. ஓட்டல்காரர்கள், பல்க் கன்ஸ்யூமர்ஸ் என்ற நிலையில் இருக்கிருர்கள். அவர்களுக்கு ரூபாய்க்கு ஒரு படி அரிசி என்ற வகையில் நாம் அரிசி கொடுப்பதில்லை. அவர்களுக்கு லாபம் கொஞ்சம் குறைந் திருக்கலாம். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சொல்வது போல, பொது மக்களும் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை, ஓட்டல்காரர்களும் ஒத்துக் கொள்ளவில்லை, கேலிக்கூத்தாகத்தான் அந்தச் சிக்கன நடவடிக்கை மாறியிருந்தது.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: இந்த உத்திரவை மீறியதாக யார் முற்பகல் 9-30
மீதாவது வழக்குத் தொடரப்பட்டதா? அப்படியிருந்தால் அதைத் தெரி விக்கமுடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணதுரை : யாராவது அந்த உத்திரவை மீறியதாகத் தகவல் இருக்கிறதா என்று உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டார் கள். அந்தத தகவல் சேகரிக்கப்படக்கூடும் என்று கருதுகிறேன். இப் போது அது இல்லை.

***231 வினு—திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் :**
திரு. க. இராமமூர்த்தி :
திரு. ஏ. எம். இராஜா :
திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன் : } மாண்புமிகு உணவு-
திரு. இல. பலராமன் :
திரு. கே. வினயகம். :

வருவாய்த்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினக்களுக்குக விடையளிப்பாரா.—

(அ) குறைந்த விலையில் அரிசி விற்கப்படுவதன் காரணமாக ஓட்டல் களில் விற்கப்படும் இட்லி, தோசை முதலிய உணவுப் பண்டங்களின் விலைகளைக் குறைப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் ஏதேனும் எடுக்கப்பட் டுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரமென்ன?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : (அ) & (இ) ஓட்டல்கள், உணவு விடுதிகள் போன்று அதிக அளவில் அரிசி வாங்குபவர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் அரிசி கொடுக்கப்படுவதில்லை. சீர் உணவை (Standard meals) வழங்கவேண்டுமென ஓட்டல்காரர்களை உணவு வழங்கல் அதிகாரிகள் கடந்த பல திங்கள்களாகக் கேட்டுவருவது பயனளிக்கவில்லை. ஒரு மாநாடு நடத்தி ஓட்டல் உரிமையாளர்களை நாம் கேட்டு கொண்டதற் கிணங்கி 80 காசுக்கு சீர் உணவு வழங்குவது என்று ஒத்துக்கொண்டு அதன்படி இன்று நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது. இட்டிலி, தோசை ஆகியவற்றின் விலை அப்படியே உள்ளது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், உணவுப் பொருள்களின் விலைவாசிகள் மிகப் பெரிய அளவுக்கு குறைந்து விட்டது என்று அமைச் சரவர்கள் இந்த வாரத்தில் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். அப்படி இருக்க, விலை வாசிகள் உயர்ந்து கொண்டு போகக்கூடிய நேரத்தில் ஓட்டல்களில் இட்டிலி,

பலகாரங்கள் இவற்றின் விலைகளை உயர்த்திக் கொண்டே போகிறார்கள். குறையக்கூடிய நேரத்தில் குறைக்கக்கூடிய நிலைமை கிடையாது. அதிகம் உயரும் நேரத்தில் அதை ஏற்றுக் கொண்ட சர்க்கார் குறையக்கூடிய நேரத்தில் அதைக் கட்டுப்படுத்தவேண்டிய அளவுக்கு உடனடி யாக நடவடிக்கை எடுக்க உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: அதைத்தான் நான் குறிப்பிட்டேன். 80 பைசாவிலிருந்து 1 1¼, 1½ வரைகூட சென்னை நகரத்தில் இருந்தது. இன்றைக்கு 600, 700 ஓட்டல்களுக்கு மேலாக எல்லா இடங்களிலும் மலிவு சாப்பாடு என்று கூட சொல்வது தவறாகும். தரமான ஒரு ஸ்டாண்டர்ட் மீல் 80 பைசாவுக்கு இப்போது கொடுக்கிறார்கள். வெளியூர்களிலும் பல ஊர்களில் நல்ல மாதிரி கொடுத்து வருகிறார்கள். அங்கத்தினர் அவர்கள் சொல்வது போல் அதை வாங்கிச் சாப்பிடுபவர்களின் கிளர்ச்சியும், விழிப்புணர்ச்சியும் இதற்கு உறுதுணையாக இருந்து வருகிறது. அதனால் மற்ற பண்டங்களின் விலையும் மலிவாகிக் கொண்டு இருக்கிறது. இன்னும் குறைப்பதற்கான முயற்சிகளை இந்த அரசாங்கம் மேற்கொள்ளும்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : கடந்த காலத்தில் அரிசி கிடைக்காமல் இருந்த காலத்திலே இட்டிலி மிகவும் இளைத்துவிட்டதாக இருந்தது. அதை இந்த சட்டமன்றத்தில் கூட நிரூபிக்கிற நிலை இருந்தது. இப்போது அரிசி அதிகமாக இருக்கிற நிலை ஏற்பட்டும்கூட இட்டிலி போன்ற பண்டங்கள் ஊதவும் இல்லை, பருக்கவும் இல்லை. அது மட்டுமல்ல விலையில்கூட இன்றையத்தினம் உயர்கின்ற நிலையைப் பார்க்கின்றோம். நமது கான்டீனில்கூட 15 பைசாவுக்குக் கொடுத்து வந்த காப்பி இன்றையத்தினம் 20 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இவற்றையெல்லாம் தடுப்பதற்காக அமைச்சர் அவர்கள் ஏதேனும் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா ? ஏன் இதுவரையில அதைச் செய்ய சிபாரிசு செய்யவில்லை ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : உறுப்பினர் அவர்கள் எங்கோ கூட்டத்திலே பேசுவதைக் கேட்டுக்கொண்டு பேசுகிறார்கள். அவர் ஹோட்டல்களுக்குப் போகிறாரா என்று தெரியவில்லை. இங்கே கூட 80 பைசா சாப்பாட்டை 75 பைசாவுக்கு விரைவிலே குறைத்து சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் தரமான சாப்பாடாக போட இந்த ஹோட்டல் உரிமையாளர்கள் ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களிடம் கலந்து பேசி, அவர்களுக்கு உற்ற ஒரு இடம் கேட்பதாக இருக்கிறேன். இடம் சௌகரியமாக இல்லாத படியால்தான் ஹோட்டலை விரிவுபடுத்த முடியவில்லை. வெளியில் 80 பைசாவாக இருப்பதை இங்கே 75 பைசாவுக்கு, தரமான சாப்பாடாக கிடைப்பதற்கான ஏற்பாட்டை பரிசீலிக்கலாம். வெளியே உணவுப் பண்டங்களின் தரமும் உருவமும் மாறித்தான் இருக்கின்றன. பார்க்கும் முறையில் தான் இருக்கிறதே தவிர அவைகளில் நல்ல அபி விருத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது. மற்றவர்கள் விழிப்பாக இருந்தால் நல்ல அபிவிருத்தி செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது.

THIRU K. RAMAMOORTHY : Sir, my question has been misunderstood.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அப்புறம் ஒரு கேள்வியாக கேளுங்கள்.

திரு. ஏ. எம். ராஜா : ஹோட்டல்களில் நாளுக்கு நாள் இட்டிலி தோசை இவைகளின் விலைகள் ஏறிக்கொண்டே போகின்றன. இட்டிலி தோசை இவைகளின் எடையையும் உருவையும் நிர்ணயிக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இப்போது சாப்பாட்டின் விலைகள் இயற்கையாக நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. அதிலும் மற்றவர்கள் விழிப்புடன் இருந்தால் மேலும் இதில் நல்லதொரு வெற்றி அடைய முடியும். இப்போது விலைவாசிகள் சரிந்து இருக்கின்றன. சமீபத்தில் ரொம்ப சரிந்து இருக்கிறது. அதன் அடிப்படையில் நல்லதொரு அபி விருத்தி ஏற்படும். அதை ஹோட்டல் உரிமையாளர்களும் செய்வார்கள் என்று எதிர்பார்க்கலாம்.

திரு. கே. விநாயகம் : சார், 80 பைசாவுக்கு ஒரு ஸ்டாண்டர்ட் மீல் போடலாமென்று நாம் அவர்களோடு பேசி முடிவுக்கு வந்ததாக சொல்லப்படுகிறது. அந்தச் சாப்பாட்டை அமைச்சரவர்கள் சாப்பிட்டார்களா ? அதில் அப்பளம், சட்டினி, ஊறுகாய் இவைகள் இல்லாது, ஒரே ஒரு பொறியலுடன் .. கூட்டும் இல்லை. கொஞ்சம் அளவு சோறு, ரசம், மோர் என்று தான் போடுகிறார்கள். மோர் இரண்டாவது சப் கேட்டால் இல்லை என்கிறார்கள். இது என் அனுபவம். நான் ஒரு ஹோட்டல் நடத்துகிறேன என்று உங்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே, திண்பண்டங்களின் விலையைக் குறைப்பதற்கு ஹோட்டல் முதலாளிகளை அழைத்து மிரட்டுவதால் லாபம் இல்லை. மற்ற விலைவாசிகள் . அரிசி மட்டும் தான ரூபாய்க்கு ஒரு படி என்று சொல்லி அதுவும் கொடுப்பது இல்லை என்று சொல்லிவிட்டார்கள் .. . ஏறுகிற நேரத்தில் அவர்களை அழைத்து இப்படித்தான் செய்யவேண்டும் என்று வற்புறுத்துவது நியாயமா ? அது அவர்களுக்கு நஷ்டத்தைத்தான் தருமென்பதை அரசாங்கம் உணருமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அவர்கள் ஹோட்டல் நடத்துவதாக தெரியாது, ஹோட்டலை வாடகைக்கு விடுவதாகத்தான் நினைத்துக் கொண்டிருந்தேன். அவர்கள் சொல்வது சரி அல்ல. குறைவாக கொடுக்கிறார்கள் என்று சித்தரிப்பதற்காகச் சொன்னார்களே தவிர சாப்பாட்டுக்கு அப்பளம் பொறியல் எல்லாம் போடுகிறார்கள். ஆகவே தான் தரமான சாப்பாடு என்று பெயர் அதற்கு. அவர்கள் சீப் மீல்ஸ் என்று கருதிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இது சீப் மீல்ஸ் இல்லை. ஒருவருக்கு வேண்டிய அளவு 1, 1½ ரூபாய்க்கு வேண்டுமானாலும் சாப்பிடலாம். ஒரு பொறியல், அப்பளம், மோர் இவைகளை வைத்து மரியாதையாக சாப்பாடு வழங்கப்படுகிறது. அவர்கள் ஹோட்டலில் சமீபத்தில் சாப்பிட்டிருக்கிறார்களா என்று தெரியவில்லை. இப்போதைய விலை கட்டுப்படியாகக் கூடிய விலைதான். 200, 300 ஹோட்டல் உரிமையாளர்களிடம் பேசினேன். அவர்கள் கணக்குப்போட்டு, இவ்வளவு ஆகும் என்று கணக்குப்போட்டு, பிறகுதான் இது வந்தது. கோயமுத்தூர், சென்னை போன்ற நகரங்களில் இந்த புள்ளிவிவரங்களின் அடிப்படையில் தான் என்னென்ன செலவாகிறது என்பதை கணக்கிட்டு இது நிர்ணயிக்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : கனம் உறுப்பினர் அவர்களைப் போல ஹோட்டல் நடத்தி எனக்கு பழக்கம் இல்லை. என்றாலும் சாதாரண வியாபாரமுறை கணக்குப்படி தரமான உணவு மலிவான விலையில் விடுதிகளில் தரவேண்டுமென்றால் அவர்களுக்கு அன்றாடம் எவ்வளவு வியாபாரம் ஆகிறது என்பதை பொருத்து அமைந்திருக்கிறது. உதகையில் அங்குள்ள மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய முயற்சியால் கூட்டுறவுத் துறையில் இப்படிப்பட்ட ஒரு ஹோட்டலை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கே சென்று நான் சாப்பிட்டுப் பார்த்திருக்கிறேன். நல்ல உணவு மலிவான விலையில் தரப்படுகிறது. ஆனால் ஒவ்வொரு நாளைக்கும் இவ்வளவு பேர்களுக்குத்தான் என்று கணக்கு இருக்கிறது. அந்த அளவுக்குத்தான் அவர்களுக்கு பண்டங்கள் கிடைக்கிறது. இப்படி மலிவான விலையில் கொடுத்தாலும் அவர்களுக்கு கைநஷ்டம் ஏற்படாத அளவுக்கு இருக்கிறது. அதே முறையில் உணவு விடுதிகள் அமைக்கப்படுகிற இடங்களில் அவர்களுக்கு போதுமான அளவு வியாபாரம் ஆகக்கூடிய இடமாகப் பார்த்து அவர்கள் விடுதிகள் அமைத்துக்கொள்வார்களானால் அமைச்சரவர்கள் சொன்னதுபோல் விலை போட்டு லாபத்தையும் பெறமுடியும்.

திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்: சென்ற ஆண்டு உணவுப் பண்டங்களின் விலைகளைக் குறைக்கவேண்டும் என்று கேட்டிருந்தபோது இட்டிலி, தோசை இவற்றின் விலைகளை வேண்டுமானால் குறைக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் சட்டினி, சாம்பாருக்கு தனி விலை நிர்ணயிக்க வேண்டிவரும் என்று தெரிவித்து இருந்தார்கள். அது என்னவாயிற்று என்று அமைச்சரவர்கள் தெரிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அவர்கள் இதற்கு பதில் சொல்ல வேண்டிய இடத்தில் இல்லை.

திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம் : காங்கிரஸ் கட்சியின் உபதலைவர்களில் ஒருவராக இருக்கும் திரு. விநாயகம் அவர்கள் எந்தக் கடையில் சாப்பிடுகிறார்கள் என்று சொல்லமுடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : நீங்கள் அவர் பக்கத்தில் இருக்கிறீர்கள், அவர்களையே கேட்டுத் தெரிந்துகொள்ளலாம்.

திரு. கே. விநாயகம் : நானும் உணவு அமைச்சரவர்களும் சேர்ந்து ஒரே ஹோட்டலில்தான் சாப்பிடுகிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: பொதுவாக ஒரு தவறான கருத்து இருக்கிறது. பருமன் உள்ளவர்கள் அதிகமாக சாப்பிடுகிறார்களென்று. உண்மையிலே சொல்லப்போனால் திரு ராமமூர்த்தி, திரு சித்தன் இவர்களைப் போல மெல்லிய உருவம் உடையவர்கள்தான் அதிகம் சாப்பிடுவதாகத் தோன்றுகிறது.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : தலைவர் அவர்களே, நான் அதிகம் சாப்பிடுவதில்லை. என்னைப்பற்றித் தவறான கருத்து எடுத்துச் சொல்லப்படுவதால் நான் உரிமைப் பிரச்சினையை எழுப்பலாமா ?

மாண்புமிகு திரு சி. என். அண்ணாதுரை : அதிகம் சாப்பிடுவது குற்றம் அல்ல.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது ஓட்டல்களும் காபிக் கடைகளும் நாளுக்கு நாள் பெருகிக்கொண்டே வருகின்றன. இவைகளின் தேவையும் அதிகமாகிக் கொண்டு வருகிறது. இப்பொழுது ஆண்களும், பெண்களும் வேலைக்குப்போவதால், ஓட்டல்களில் வாங்கிச் சாப்பிடும் நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, ஓட்டல் பலகாரங்கள், உணவு இவைகள் தரமாகவும், சுத்தமாகவும் இருக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் மேற்கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஓட்டல்களின் முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து, அவைகளில் செய்யப்படும் உணவு வகைகள் தரமாகவும், செம்மையாகவும் இருக்க வேண்டுமென்பதற்காக உணவு வழங்கு துறை தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது.

திரு. ஈ. ஆர். கிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, சேலத்தில் கூட்டுறவுத் துறையில் சிற்றுண்டிச்சாலை ஒன்று குறைந்த விலையில் இளநீர் கொட்டை நீர் போன்ற உணவுப் பண்டங்களைக் கொடுத்து வருகிறது. அதைப்போல அரசு மலிவான விலையில் வெளியூர்களில் உணவுப் பண்டகள் கிடைக்க சிற்றுண்டிச்சாலைகள் ஏற்படுத்தும் உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : தற்போது அதைப்பற்றி உத்தேசம் இல்லையென்றாலும் பின்னர் யோசிக்கப்படும். நீலகிரி மாவட்டத்தில் நடைபெறுகிற ஓட்டலைத் தொடர்ந்து குன்னூரிலும் மலிவான விலையில் உணவுப் பண்டங்கள் கிடைக்கும் ஓட்டலைத் துவக்கியிருக்கிறார்கள். நானும் அங்கே சாப்பிட்டுப் பார்த்தேன். மிக நன்றாக இருக்கிறது. நண்பர் திரு. கே. விநாயகம் அவர்களும் கமிட்டியில் போகும்போது அங்கு சாப்பிட்டுப் பார்க்கலாம். ஓட்டல்காரர்கள் சரியான விலையில் உணவுப்

பண்டங்களை விற்காவிட்டால், அதைச் செம்மைப்படுத்தும் முறையில் ஆங்காங்கே கூட்டுறவுத் துறையில் சிற்றுண்டிச்சாலைகளை அமைக்கலாமா என்பதுபற்றி அரசாங்கம் பின்னர் யோசிக்கும். கனம் உறுப்பினர் சொன்னபடி அரசாங்கம் இதுபற்றி பரிசீலனை செய்யும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கரு. ராம. கரியமாணிக்கம் அம்பலம்: தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது டிரெயின்களில் ரூ. 1·85-க்கு சாப்பாடு கொடுக்கிறார்கள். அந்தச் சாப்பாடு சாப்பிடுவதற்கே லாயக்கில்லை. நமது மாநிலத்திலே இப்போது மலிவான விலையில் பொருள்கள் கிடைத்தும், டிரெயின்களில் மட்டும் விலை கூடுதலாக இருக்கிறது. ஆகவே, நமது அரசாங்கம் சென்டரல் கவர்ன்மெண்டுக்கு எடுத்துக்கூறி விலையைக் குறைக்க ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே.ஏ. மதியழகன்: இப்படிப்பட்ட ஆட்சேபக் குறிப்பு ஒன்றை தமிழக அரசின் சார்பிலே மத்திய அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆட்சேபம் தெரிவிக்கப்பட்ட பிறகும் விலை அப்படியே தான் இருக்கிறது. மீண்டும் அரசாங்கம் இதைப்பற்றி வலியுறுத்தி தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளும்.

திரு. மு. சு. சிவசாமி: தலைவர் அவர்களே, 300 ரூபாயாக இருந்த உளுத்தம் பருப்பு மூட்டை 120 ரூபாய்க்கு விற்கிறது. துவரம் பருப்பு தற்போது 90 ரூபாயாக இருக்கிறது. கடலை எண்ணெய் டின் ஒன்றுக்கு 90 ரூபாய்க்கு விற்றது இப்போது 45 ரூபாய்க்கு விற்கிறது. புளி கிலோ 4 ரூபாய் விற்றது இப்பொழுது $1\frac{1}{2}$ ரூபாய்க்கு விற்கிறது. இப்படி விலைகள் எல்லாம் குறைந்து இருக்கும்போது நம்முடைய கவர்ன்மெண்ட் எஸ்டேட்டில் இருக்கும் பொன்னுசாமி ஓட்டலில் சாப்பாடு ஒரு ரூபாய் 85 பைசாவுக்குப் போடுகிறார்கள். ஓட்டலுக்கு வாடகை இல்லாமல் இடம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படியிருந்தும் அங்கு போடப்படும் சாப்பாட்டின் விலை அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே இந்த விலையைக் குறைக்க அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: தலைவர் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் சொன்ன கருத்து, நம்முடைய சட்டசபைக் கமிட்டி பரிசீலித்துத் தீர்மானிக்க வேண்டிய விஷயம். பொதுவாக விலைவாசிகள் குறைந்திருப்பதைப் பற்றி கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் விளக்கியதற்கு நன்றி.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

அயல்நாட்டு சேவலினங்கள்

* 232 வினா.—**திரு வை. சுவாமிநாதன்:** மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஒயிட் லெஹகான், ரோடு ஐலண்ட் போன்ற மேலநாட்டு சேவல்கள் வெய்யில் தாங்காமல் இறந்து விடுகின்றன என்பதை அரசு அறியுமா ?

(இ) ஆம் எனில், இதைத் தடுக்க அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி: (அ) வெப்பமிக்க நிலைகளில் அயல்நாட்டுக் கோழிகளை வளர்ப்பதில் உள்ள சிக்கல்களை அரசாங்கம் அறியும்.

(இ) கோடையில் வெப்பம் தாக்குவதனால் கோழிகள் குறிப்பாக அயல்நாட்டுக் கோழிகள் பெருமளவு இறந்துவிடாமல் தடுப்பதற்குக் கீழ்க்கண்ட முயற்சிகளைக் கால்நடை வளர்ப்புத் துறையினர் எடுத்துள்ளனர்:—

(1) இப்பண்ணைகளுக்குப் போதுமான அளவு மருந்து உதவியுடன் தொழில்நுட்ப வல்லுநர் கருத்துரையும் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(2) பறவைகளின் தலைகளிலும் சுற்றுப்புறங்களிலும் நீர் தெளிக்கப்படுகிறது. சில வேளைகளில் மிகுந்த வெப்பம் உள்ளபோது பறவைகள் அப்படியே நீரில் அமுக்கி எடுக்கப்படுகின்றன.

(3) பறவைகளுக்கு அதிக அளவு நீர் வசதி செய்வதற்காக நீர்த் தொட்டிகள் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன. குடிநீரில் சில சமயங்களில் அவசிய மான குணப்படுத்தும் மருந்துகளும் கோழி உணவில் பூச்சிக்கொல்லிப் பொருள்களும் சேர்க்கப்படுகின்றன. பெருமளவு கீரைகள் வழங்கப்படு கின்றன.

(4) குறிப்பாகக் கோடை மாதங்களில் அதிகக் கூட்டமாகப் பறவைகள் குழுமி இருப்பது தவிர்க்கப்படுகிறது.

(5) இயன்ற அளவு நல்ல காற்றோட்ட வசதியுடன் இடைவெளி யும் அளிக்கப்படுகின்றது.

(6) கோணித் திரைகளில் அடிக்கடி நீர் தெளிக்கப்படுகிறது. இப்பறவைகளுக்கு நிழல் வேய்ந்த கூடாரங்கள் அல்லது வைக்கோல் அல்லது ஓலை வேய்ந்த கூடாரங்கள் அமைக்கப்படுகின்றன.

(7) கூண்டுகளில் உள்ள பறவைகளுக்கு அதிக நிழல் வசதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

(8) பறவைகள் இருக்க இயன்ற அளவு இடவசதி நல்ல முறை யில் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : தலைவர் அவர்களே, ஒயிட் லெஹகான், ரோடு ஐலண்ட்ரெட் போன்ற மேனாட்டுக் கோழிகள் அதிகமாக வளர்ப்ப தற்கான தட்ப வெப்ப நிலை சரியாக இல்லையென்று சொல்லப்படுகிறது. ஒயிட் லெஹகான், ரோடு ஐலண்ட்ரெட்போன்ற மேனாட்டுக் கோழிகளையும், நம்நாட்டுக் கோழிகளையும் இணைத்து புதிய இனங்களை உண்டாக்க அரசாங் கம் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி : அதைத்தான் அரசாங்கம் இப்பொழுது செய்துகொண்டிருக்கிறது. இப்போது வெளிநாட்டுக் கோழிகள் எங்கும் கிடையாது.

THIRU B. VENKATASWAMY : May I know from the Hon. Minister for Agriculture the tracts which are having conditions suitable for rearing White Leghorn and Rhodes Island varieties?

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி : தலைவர் அவர்களே, குளிர்ப் பிரதேசமான இடங்களில் இந்தக் கோழிகளை வளர்ப்பதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளும். குறிப்பாக, கனம் அங்கத்தினருடைய தொகுதி வசதியான இடமாக இருக்கும்என்று கருதுகிறேன்.

திரு. டி. மார்டின் : தலைவர் அவர்களே, எந்தக் கோழிப்பண்ணையில் அதிகமான கோழிகள் இறந்திருக்கின்றன ?

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி : கனம் அங்கத்தினர் தனிக் கேள்வி கேட்டால் விவரமான அறிக்கை தருகிறேன்.

திரு செ. பாலசுப்பிரமணியன் ; தலைவர் அவர்களே, 'டீப் லிட்டர் மெதெட்' (Deep-litre method) மூலம் கோழிகளை உற்பத்தி செய் கிறார்கள். இந்தக் கோழிகளை ஒரே கொட்டகையில் போட்டு அடைத்து வைப்பதால், அந்த இடத்தில் கழிவுப் பொருள்கள் எல்லாம் அதிகமாகச் சேர்ந்துவிடும் காரணத்தால், சில வியாதிகள் வருகின்றன. இதைத் தடுக்க கொட்டகையை அடிக்கடி சுத்தம் செய்ய முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளுமா ?

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு ஏ. கோவிந்தசாமி ; கோழியினுடைய கழிவுப் பொருள்களை, சாணம் எல்லாம் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்த வேண்டு மென்ற கருத்தில்தான் அவை சேகரிக்கப்படுகின்றன. இந்த உரம் விவசாயத்திற்கு நல்ல பலன் அளிக்கக்கூடியது. கொட்டகையை அடிக் கடி சுத்தம் செய்யும் நிலைமை இருந்து வருகிறது.

Tourist homes in Tirunelveli district

* 233. Q.—THIRU T. MARTIN : Will the Hon. the Minister for Harijan Welfare and Information be pleased to state whether there is any proposal to construct tourist homes in Ovari, Manapad and Alanthalai in Tirunelveli district?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து: இல்லை.

திரு டி. மார்டின் ; தலைவர் அவர்களே, நெல்லை மாவட்டத்திலே திருச்செந்தூர் தாலூகாவில் மணப்பாடு, ஆலந்தலை என்ற கிராமங்களும், நாங்குனேரி தாலூகாவில் உவரி என்ற கிராமமும் கிறிஸ்தவர்களுடைய புண்ணிய க்ஷேத்திரமாக இருக்கின்றன. தமிழகம் எங்குமிருந்தும் ஏராள மான கிறிஸ்தவர்கள் இந்த இடங்களுக்கு வரும்படியான நிலைமை இருக் கிறது. பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு இடமில்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த இடங்களில் பிரயாணிகள் தங்குவதற்காக சுற்றுலா மாளிகை ஏற்படுத்த அரசாங்கம் முயற்சி செய்யுமா? அல்லது தனியார் யாராவது மாளிகை அமைக்க முன்வந்தால் அரசு உதவி செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : நடப்பு ஆண்டில் திருச்செந்தூர், குற்றாலம் ஆகிய இரண்டு இடங்களிலும் சுற்றுலா மாளிகை கட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன. இந்தத் திட்டங்கள் முடிவுற்றதும், அடுத்த ஆண்டிலே திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலே புதிதாகச் சுற்றுலா மாளிகை கட்டும் திட்டம் பரிசீலிக்கப் பட்டு மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. நா. சௌந்திரபாண்டியன் : திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலுள்ள உவரி புண்ணிய க்ஷேத்திரத்திற்கு மாவட்டத்தின் பல இடங்களிலிருந்தும் யாத்திரிகர்கள் வருகிறார்கள். அவர்கள் தங்குவதற்கு வசதிகள் இல்லை. மேலும் இது கடற்கரையோரமாக இருப்பதால், பிரயாணிகள் தங்குவதற் கும் வசதியில்லாத நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, பிரயாணிகள் விடுதி கட்டுவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து : ஏற்கெனவே எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட திருச்செந்தூர், குற்றாலம் திட்டங்கள் முடிவுற்றதும் இது பற்றி பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

ஹாஜி ம. மு. பீர்முகம்மது : தலைவர் அவர்களே, திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் பொட்டல்புதூரில் இருக்கும் மொகைதீன் ஆண்டவர் தர்க்காவுக்கு ஜாதி சமய பேதமுற்று எல்லா சமய மக்களும் வருகிறார் கள். அவர்கள் தங்குவதற்கு வசதியான இடமில்லை. ஆகவே பொட்டல் புதூரிலே ஒரு சுற்றுலா மாளிகை கட்டுவதற்கு அரசாங்கம் முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளுமா? பிரயாணிகளின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு இந்த பிரயாணிகள் விடுதியைக் கட்ட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் (திருமதி) சத்தியவாணிமுத்து: ஊரே பொட்டல் புதூர் என்ற பெயராக இருக்கிறது. (சிரிப்பு) ஏற்கெனவே நான் கூறியபடி திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் இரண்டு திட்டங்களும் முடிவுற்ற பிறகு, மற்ற இடங்களில் பிரயாணிகள் விடுதி கட்டுவதற்கான முயற்சிகள் மேற் கொள்ளப்படும்.

முத்துப்பேட்டை கூட்டுறவு அர்பன் பாங்கு

*234. வினா.—திரு ஆ. கு. சுப்பையா: மாண்புமிகு சட்ட கூட்டுறவு அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா?

(அ) தஞ்சாவூர் மாவட்டம், முத்துப்பேட்டை கோவாப்பரேடிவ் அர்பன் பாங்கில் கையாடல் நடந்தது உண்மையா ?

(இ) ஆமெனில் எவ்வளவு ரூபாய் கையாடல் நடந்துள்ளது ?

(உ) கையாடல் செய்தவர்கள் மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை யாது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: (அ) ஆம். உண்மை.

(இ) ரூ. 17,429·91 கையாடல் செய்யப்பட்டது.

(உ) அந்த வங்கியின் சில பணியாளர்களே இந்தக் கையாடலுக்குப் பொறுப்பாளிகள் என்று தெரியவருகிறது. இது காவல் துறையின் புலனாய்வில் இருந்து வருகிறது. வங்கியின் பணியிலிருந்து அந்தப் பணியாளர்கள் நீக்கப்பட்டுள்ளார்கள்.

வங்கியின் நிர்வாகக் குழு கலைக்கப்பட்டு கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் முதுநிலை ஆய்வாளர் ஒருவர் இதன் சிறப்பு அதிகாரியாக நியமிக்கப் பட்டுள்ளார். கையாடப்பட்ட தொகையை இவ்வங்கியின் முன்னாள் நிர்வாகிகளிடமிருந்து வசூலிப்பதற்கான ஆணைகளும் பிறப்பிக்கப்பட் டுள்ளன.

திரு ஆ. கு. சுப்பையா: இந்தக் கையாடல் தொகை வசூலிக்கப்பட்டு விட்டதா ? இல்லை என்றால் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: ஏழாயிரத்துச் சொச்சம் ரூபாய் வசூலிக்கப்பட்டுவிட்டது. மீதி பத்தாயிரத்துச் சொச்சம் வசூலிக்கப்பட வில்லை. அதன்மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி: இம்மாதிரிக் கையாடல் செய்யப்பட்ட கூட்டுறவு சங்கங்கள் தஞ்சை மாவட்டத்தில் அதிகம் இருப்பது போலத் தோன்றுகிறது. இப்படி நடப்பதைத் தவிர்ப்பதற்கு கூட்டுறவுச் சட்டத்தையே திருத்தி அமைக்க கூடிய சீக்கிரம் அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: இந்தக் கையாடல் 1—3—64-இல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 18—8—65-இல் தான் என்க்வயரி ஆரம்பமாயிற்று. 28—9—65-இல் தான் முடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வளவு காலதாமதம் ஏற்பட்டிருப்பது உண்மை. இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை எடுத்துக் கொண்டவுடன் 9—4—67-இல் நடவடிக்கை எடுக்க போலீஸ் துறையின ரிடத்தில் உடனடியாக ஒப்படைத்துவிட்டது. பொதுவான நிலைமைகளைப் பற்றி ஆராய இந்த அரசால் நியமிக்கப்பட்டுள்ள குழு வேலையைத் தொடங்கிவிட்டது.

திரு. பெ. சீனிவாசன்: கூட்டுறவு சங்கங்களில் ஊழல் ஏற்படுகிறபோது அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வந்தவுடனேயே உயர் நீதிமன்றத் திற்கு வந்து ஸ்டே வாங்கிவிடுகிறார்கள். ஸ்டே விடுபடுவதற்கு அதிக நாட்கள் ஆகின்றன. சங்கப் பணத்தை எடுத்தே இந்த நேரத்தில் போக்குவரத்துச் செலவுகளுக்கு உபயோகப்படுத்திக் கொள்கிறார்கள். ஆகவே தனி நீதிபதியையாவது நியமித்து கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் ஏற்படுகிற ஊழல்களை உடனுக்குடன் பரிசீலித்து பைசல் செய்ய இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளுமா ?

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: கனம் அங்கத்தினர் சொல்லக் கூடிய குறை நியாயமானது. ஏன் நடவடிக்கை எடுக்கக் கூடாது என்பதற்கு ஷோ காஸ் நோட்டீஸ் கொடுத்தவுடனேயே ஹைக்கோர்ட்டில் ஸ்டே வாங்கிவிடுகிறார்கள். ஸ்டே கொடுக்க அவர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. ஸ்டே கொடுக்கிற காரணத்தினால் பல நிர்வாகத் தொந்தரவுகள் அதிகப்பட வாய்ப்பு இருக்கிறது. அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த அளவில் உயர் நீதிமன்றத்திற்கு இவற்றை எடுத்துக்காட்டி, இதுபோன்ற நிலைமையை மாற்ற முயற்சி எடுத்து வருகிறது.

திரு. பி. எஸ். தனுஷ்கோடி: கையாடல் செய்தவர்களுடைய பெயரைக் குறிப்பிட முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: ஒருவர் பெயர் திரு கே. கிருஷ்ணன், இன்னொருவர் திரு ஜி. வேலுநாயகன், மற்றொருவர் திரு. ஆர். கோவிந்ததாஸ்.

திரு. ந. சோமசுந்தரம்: கூட்டுறவுத் துறையில் இதுபோன்ற கையாடல்கள் அதிகரித்துக்கொண்டு வருவதால், கிராம உத்தியோகத்திற்கு விண்ணப்பம் போடுகிறவர்களுக்குச் சொத்துக்கள் இருக்க வேண்டும் என்பது போல, இந்தத் துறையில் சொத்து உடையவர்கள்தான் நிர்வாகிகளாக வரமுடியும் என்பதாகச் செய்ய முடியுமா ? கையாடல் செய்தவர்கள் தற்கொலை செய்து கொண்டுவிட்டாலும் அதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு ஏராளமான நட்டம் வருவதைத் தவிர்க்க, அந்தப் பணத்தை அவர்களுடைய சொத்தின்மூலம் வசூலித்துக் கொள்ள சந்தர்ப்பம் கிடைக்காதா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: இந்த அரசு பதவிக்கு வந்தபிறகு கையாடல் கேசுகளில் வழக்குப் போட்டவுடனேயே சிலர் தற்கொலை செய்து கொண்டுவிட்டதான செய்தி உண்மை. அதற்காக இப்படி ப்ராபர்டி க்வாலிபிகேஷன் அமைக்க முடியுமா என்பது சட்டப்படி ஆராயப் படவேண்டிய விஷயம்.

திரு. சி. கே. சின்னராஜி கவுண்டர்: கூட்டுறவு சங்கங்களில் கையாடல் கண்டுபிடிக்கப்பட்டால் கூட்டுறவு டெபுடி ரிஜிஸ்திரார் மூலம் கேஸ் தொடங்குகிறார்கள். கேஸ் சீக்கிரத்தில் முடிக்கப்படுவதில்லை. 3 ஆண்டுக் காலமாக எங்கள் ஊரிலேயே ஒரு கேஸ் அப்படி இருந்து கொண்டிருக்கிறது. விரைவில் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கான வழிமுறைகளை ஏற்படுத்த முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: இதுபற்றிய வழக்குகளில் கால தாமதம் ஏற்படுவது உண்மை. நாங்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன்—ஆடிட் விங்கை அதிகப்படுத்தினால் காலதாமதம் குறைக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டது. அது அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. போலீஸ் இலாகாவில் இதற்காக அதிக அதிகாரிகள் போடவேண்டியதாக இருக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டது. அப்படிப் போடுவதை அரசாங்கம் ஒப்புக்கொண்டு உடனடியாக உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறது. சட்ட விதிகளுக்குட்பட்ட ப்ரொசீஜரல் முறையை எளிதாக்க வேண்டும் என்பதற்கு அதுபற்றி இப்போது அமைக்கப்பட்டுள்ள குழு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

THIRU K. VINAYAKAM: Sir, whereas misappropriation of funds is considered to be a criminal offence and whereas steps are being taken after the establishment of the crime to recover the money that has been misappropriated, has any criminal action been taken against the persons concerned when the offence has been proved beyond any reasonable doubt?

மாண்புமிகு திரு செ. மாதவன்: இந்த வழக்குகளில்கூட கனம் உறுப்பினர் சொன்னமாதிரி கிரிமினல் குற்றத்தின்கீழ் போலீஸ் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்கிறது. அடுத்து சர்சார்ஜ் ப்ரோசீடிங்ஸ் அடிப்படையில் கையாடல் செய்தவர்களிடம் இருந்து அந்தப் பணத்தை வசூலிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது.

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : Sir, I would like to get a clarification from the hon. Member. He speaks about the criminal action being taken. What does he mean by that.

THIRU K. VINAYAKAM : Under I.P.C., misappropriation of funds is a crime and if the crime is established, separate action can be launched against him in a criminal court and if it is proved, he can be sent to prison.

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : It is not a criminal act but the hon. Member speaks about criminal action.

THIRU K. VINAYAKAM : Remedial action (laughter).

புத்தூர்–மா. கொத்தங்குடி சாலை

***235—வினா. திரு எஸ். சிவசுப்பிரமணியன்:** மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சிதம்பரம் தாலுகா, புத்தூரிலிருந்து மா. கொத்தங்குடி கிராமத்திற்கு ரோடு போடும் வேலை எந்த நிலைமையிலுள்ளது ?

(இ) அது எப்போது முடிவு பெறும் ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி: (அ) புத்தூர் கிராமத்திலிருந்து ஆறு பர்லாங் தொலைவிற்கு அச்சாலை அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) 1968 ஜுன் திங்களில் இந்த வேலை முடிவுறுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

Retiring age of Govenment servants.

* 13. C.—THIRU A. M. RAJA : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state whether the Government are contemplating to fix the retiring age of Government servants as 50 as in the case of Central Government servants?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: இல்லை.

திரு. ஏ. எம். ராஜா: முற்பட்ட வகுப்பினர் அரசாங்க வேலைகளில் இருக்கின்றனர் தாழ்த்தப்பட்ட, மிகவும் பிற்பட்ட வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களும், தாழ்த்தப்பட்டவர்களும் இப்போதுதான் உதவிப் பணம் பெற்று படித்து முன்னுக்கு வருகின்றனர். இவர்களுக்கு அதிக வேலை வாய்ப்பு கிடைக்க அதிகாரிகள் ஓய்வுபெறும் வயதைக் குறைக்க அரசு முயற்சி செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு சி. என். அண்ணாதுரை: தலைவர் அவர்களே, கொடுத்திருக்கிற கேள்வியில்

'Whether the Government are contemplating to fix the retiring age of Government servants as 50 as in the case of Central Government servants'

என்றுதான் இருக்கிறது. மத்திய அரசு செய்திருக்கிற ஏற்பாட்டை நாமும் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று அவர்களிடமிருந்து எந்தத் தகவலும் கிடைக்கவில்லை. இப்போது நம்முடைய அரசில் சில குறிப்பிட்ட வேலைகளுக்கு 55 வயதை 58 ஆக உயர்த்துவதற்கு வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. கனம் உறுப்பினர் சொன்னதுபோல நிரம்பப்பேர் வேலைகளுக்கு வருவதை—ஓய்வு வயதை நீட்டிக்கொண்டே போனால்—தடை செய்யும், தேக்கம் ஏற்படச் செய்யும் என்பதை உணர்ந்த இந்த அரசு அதைப்பற்றி ஆராய்ச்சி செய்துகொண்டிருக்கிறது.

முற்பகல் 10-00

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி: ஐயா, நம்முடைய அரசிலேயும் 55 வயதிலிருந்து 58 வயதாக சில குறிப்பிட்ட வேலைகளைப் பொறுத்த வரை உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இதை மாற்றி எல்லோருக்கும் பொதுவாக எந்த டிபார்ட்மெண்டாக இருந்தாலும் சரி, எல்லோருக்கும் ஒரேமாதிரியாக 55 வயது என்று முடிவு செய்து அதைக் கைக்கொள்ள அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: 55 வயதிலிருந்து 58 வயது வரையில் நீடிப்புத் தருவது என்பது சில குறிப்பிட்ட துறைகளிலே அவசியமானால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது. அது எல்லாத் துறைகளுக்கும் பொருந்துமென்ற முறையில் 55 வயதிலிருந்து 58 வயதாகப் பொதுவாக நீடிக்கப்படவேண்டுமென்பதை, இந்த அரசு கொள்கையாக ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. மத்திய அரசு, 50 வயதிலே விலகக் கொள்ளலாம் என்பது பற்றி இன்னமும் யோசனையில்தான் இருக்கிறது என்று உணர்கிறேன். அதிகப்பேர்கள் வேலைக்கு வரவேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள் என்பதால் 55-இல் விலகவேண்டியது தேவை, நியாயம் என்பதை இந்த அரசு வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: 50 வயதாக ஆக்குவதற்கு இல்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். 55 வயது வரையிலாவது இருக்கக்கூடிய முறையிலே அதற்குமேல் போகாமல் இருக்கவேண்டும். நீடிப்பு அவசியம் என்கின்ற பெயராலே அவசியமற்ற சந்தையிலே இருக்கிறதே, அதைப் போக்குவதற்கு 55 வயதுக்கு மேல் நீடிக்கக்கூடாது என்பதற்கு உறுதியாக முடிவு எடுக்கப்படுகிறதா ? மத்திய சர்க்காரிலே 55 வயதிற்கு மேல் எக்ஸ்டென்ஷன் செய்யக்கூடாது என்று இதே அவையிலே தீர்மானம் போட்டு அங்கே அனுப்புவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: கனம் உறுப்பினர் அவர்களுடைய இரண்டாவது யோசனைக்கு இப்பொழுது எந்தவிதமான அவசியமும் இல்லை. நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் சில குறிப்பிட்ட வேலைகளுக்குத்தான் 55 வயதிற்கு மேலும் பதவி நீடிப்பு சில வேளைகளில் தேவைப்படுகிறது. பொதுவாக அப்படி ஆக்காமல் பார்த்துக்கொள்வதைப் பற்றி இந்த அரசு யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறது.

திரு எஸ். இராமச்சந்திரன்: பொறியியல் வல்லுநர்கள் விலகிக்கொள்ளும் வயது 58 ஆக இருக்கிறது. 55 வயதிலே அவர்கள் விலகக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டால் அவர்கள் பெற்ற அனுபவமும் அறிவும் அவர்கள் தனித் தொழில்கள் ஆரம்பிப்பதற்குப் பயன்படலாம். நாட்டில் தொழில் வளர்ச்சியும் பெருகும். ஏராளமான பொறியியல் வல்லுநர்கள் வேலையில்லாமலிருப்பதாலே அவர்களுக்கு வேலை தரும் வகையில் ஓய்வுபெறும் வயதை 58-லிருந்து 55-ஆகக் குறைக்க அரசு யோசனை செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: கனம் உறுப்பினர் எடுத்துச் சொன்ன யோசனையின் முறையிலேதான் அரசு யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறது.

திரு. டி. மார்டின்: நீதிபரிபாலனத் துறையிலே எக்ஸ்பீரியன்ஸ் மிகவும் அவசியப்படுகின்ற காரணத்தால் தமிழகத்தில் இப்பொழுது பணியாற்றுகின்ற சப் ஜட்ஜ்களின் ரிடையர்மெண்ட் ஏஜ் 55-லிருந்து 58-ஆக உயர்த்துவதற்கு அரசுக்கு உத்தேசம் உண்டா? இல்லையெனறால், அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து சீக்கிரம் ஒரு முடிவு எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: 55 வயதிலிருந்து 58 வயதாக உயர்த்துவது என்ற திட்டமே நீதித்துறையிலே இருந்துதான் ஆரம்பமாயிற்று. கனம் உறுப்பினர் அவர்களுடைய யோசனை கவனிக்கப்படும்.

திரு. ஜி. ஆர். எட்மண்ட் பெர்னாண்டோ: தலைவர் அவர்களே, தனியார் பள்ளிகளிலே வேலை செய்கின்ற ஆசிரியர்களின் ஓய்வுபெறும் வயது 60-ஆக இருக்கிறது. ஆனால் அரசாங்கப் பள்ளிகளில் பணியாற்றுகின்ற ஆசிரியர்கள், அதிகாரிகள் இவர்களின் ஓய்வுபெறும் வயது 58-ஆக இருக்கிறது. இந்த பாரபட்சம் நீக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை: கனம் உறுப்பினர் சொன்ன யோசனை உரிய நேரத்தில் உரிய முறையில் கவனிக்கப்படும்.

Complaints of corruption charges

* 23 *Q.*—THIRU A. M. RAJA : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to State the number of complaints of corruption charges received against I.A.S. Officers in the State from the years 1965 to 1967?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : ஒன்று மட்டும்.

திரு. ஏ. எம். ராஜா : தலைவர் அவர்களே, ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகள் மீது விசாரணை நடக்கவேண்டுமென்றால், தலைமைச் செயலாளரின் அனுமதி பெறவேண்டுமென்று விதி இருக்கிறது. தலைமைச் செயலாளரும் ஐ.ஏ.எஸ். ஆக இருப்பதால் சந்தேகத்திற்கு இடம் இருக்கிறது. ஆகவே இந்த விதியை மாற்றி தலைமைச் செயலாளரின் அனுமதி பெறுவதற்குப் பதிலாக முதலமைச்சர் அவர்களின் அனுமதியைப் பெற வேண்டுமென்று விதியை மாற்ற அரசாங்கம் முயற்சிக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : கனம் அங்கத்தினருடைய மறைமுகமான குற்றச்சாட்டு ஆதாரமற்றது. தலைமைச் செயலாளர் ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரியாக இருப்பதாலே மற்ற ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரிகள் மீது குற்றங்கள் வந்தால், அவற்றைக் கவனிக்கமாட்டார்கள் என்று கூறுவது தவறு. ஏனென்றால், இப்பொழுது தலைமைச் செயலாளர் அவர்களால்தான் ஐ.ஏ.எஸ். அதிகாரியாக இருந்தாலும் கவனிக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

DR. H. V. HANDE : Sir, for the past several years we have been stressing that the root of corruption is political corruption, not even the corruption of officers. When the present ruling party was in the Opposition, the present Hon. Minister for Law was good enough to bring forward a Bill enjoining the declaration of

assets of all members including ministers. Unless the members of the Legislature including the ministers take a decision that they will lay their cards on the table, there will not be much improvement. Will the Chief Minister, in whom the entire Tamilnad has great confidence, show us the way?

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : While accepting the suggestion of the hon. Member I will add that that will not be the end of corruption. Corruption takes place by various other methods. Whenever there is greater economic activity and whenever there is the desire to get quick returns and greater profits by underhand methods, corruption is bound to take place. But more depends upon the depravity of human nature than the political aspect of it. Anyhow in order to exonerate ourselves, we politicians are prepared, just as our hon. Friend is prepared, to disclose all our assets. But my only apprehension is that even in that disclosure, there should not be corruption.

திரு. மு. ச. சிவசாமி : தலைவர் அவர்களே, அகில இந்திய சர்வீஸை மத்திய சர்க்கார் அதிகரித்துக்கொண்டே போகிறதே, இதைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு நம்முடைய மாநில அரசு முயற்சியெடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : இது இந்தக் கேள்வியோடு தொடர்பு கொண்டதல்ல என்றாலும், அகில இந்திய சர்வீஸ்களை அதிக அளவுக்கு விரிவாக்கிக் கொண்டு வருவதை இந்த அரசு விரும்பவில்லை என்று மத்திய அரசுக்கு இந்த அரசு பல்முறை வலியுறுத்திக் கொண்டு வந்திருக்கிறது.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, whereas I am not interested in the name of the person who committed the offence, what was the offence committed, the amount involved, the *modus operandi* which the Government followed to find out the corruption and how was it disposed of? Will the Chief Minister agree with me when I say that, unless the average national character of every human being, let him be an officer or politician or anybody else, improves, there will not be an end to corruption in our country?

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : While accepting the general thesis of my hon. Friend that a particular section of society will be only in the nature of the society as a whole, as far as this particular case is concerned, the hon. Member wants to know what has been done. The enquiry has been completed, the report has been submitted to the Government and it is under study and my Friend will accept that it will not be prudent at the present stage to divulge all the facts concerned with that.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி இடப்பட்டிருந்தால் உறுப்பினர்களால் அவ்வுரை சரிப்பார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. அவையுரிமைக் கேள்வி

" சிலம்பொலி " வார இதழில் பேரவை குறித்து வந்துள்ள செய்தி.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து, திரு. ந.தருமலிங்கம் அவர்கள் ஓர் அவையுரிமைக் கேள்வியைக் கொண்டு வருகிறார்கள்.

திரு. ந. தருமலிங்கம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு சட்ட பேரவையின் 187–வது விதி (1) (2) உட்பிரிவுகளின்படி அடியிற்கண்ட அவையுரிமைக் கேள்வியை நான் எழுப்புகிறேன்.

" மதுரையிலிருந்து வெளியாகும் 11—3—1968 தேதியிடப்பட்ட சிலம்பொலி என்ற வார ஏட்டில் 4-ம் பக்கத்தில் "இது என்ன சட்ட சபையா ? சந்தைக்கடையா ? சட்டசபை மெம்பர்கள் தூங்குகிறார்களா ?" என்று எழுதப்பட்டுள்ளது எனபதால் நான் அவையுரிமைக் கேள்வியைக் எழுப்புகிறேன்."

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, எழுப்பபட்டிருக்கின்ற பிரச்னை உரிமைப் பிரச்னையா என்று பார்த்தால் உரிமைப் பிரச்னையின் கீழேதான் வருகிறது. அது உரிமைப் பிரச்னையின்கீழ் வருகிறதா இல்லையா என்பது தலைவர் அவர்களின் முடிவைப் பொறுத்தது. சட்டசபையா சந்தைக்கடையா என்று கேட்டிருப்பதிலிருந்து அதிலிருந்து வருகின்ற பொருள் சந்தைக்கடைதான என்ற தன்மைகுத் தான் பொருள் வருகின்றது. இங்கே நான் மதுரையைப பற்றி பேசுகின்ற பொழுது கைது செய்யப்பட்டதாகக் கூறியதாக போடப்பட்டிருக்கிறது. நான் இங்கே பேசியபொழுது இதுவரை யாருமே கைது செய்யப்படவில்லை என்பதைத்தான் சொல்லியிருக்கிறேன. நான் குறிப்பிடும்பொழுது "இது சம்பந்தமாக இரண்டு வழக்குகள் வந்திருக்கின்றன என குறிப்பிட்டுள்ளேன்.

Under sections 341 and 323 a case is registered against Velu and three others. Under sections 147, 341 and 323 a case is registered against Nedumaran and five others.

ஆக, இரண்டு வழக்குகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன" என்று சொனனேனே தவிர, யாரும் கைது செய்யப்பட்டதாகச் சொல்லவில்லை. ' உண்மைக்குப் புறம்பானதைக் கூறியிருக்கிறார்கள், ஆகவே, சட்ட மன்றமா சநதைக் கடையா என்று எழுதப்பட்டிருக்கிறது. அவ்வாறு எழுதி யிருப்பதிலே உரிமைப் பிரச்சினை இருக்கிறது. ஆயினும் அநதப் பத்திரிகை கவனிக்கப்பட வேண்டிய அளவுக்கு உள்ளதல்ல. ஆகவே, இதை உரிமைக் குழுவுக்கு விட வேண்டிய அவசியமில்லை. எச்சரிக்கை செய்து விட்டால் போதுமானது என்று கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மதுரையில் 4-ம் தேதி நடை பெற்ற சம்பவங்கள் குறித்து 5-ம் தேதியன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் திருவாளர்கள் பொன்னப்ப நாடார், இராமமூர்த்தி, சித்தன் ஆகியோர் இந்தச் சட்டப் பேரவையின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதற்குத் தெளிவான விளக்க உரையைத் தந்திருக்கிறார்கள். இந்த மன்றம் அதுபற்றி உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ' சட்டசபை மெம்பர்கள் தூங்குகிறார்களா ? ' என்று கேட்பது முறையற்றதாகத்தான் இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறியது போல், கைது செய்யப்பட்டதாகக் கூறுத ஒரு கூற்றை, அவ்வாறு கூறியது போல் அந்தப் பத்திரிகை வெளியிட்டிருக்க கூடாது மேலெழுந்தவாரியாகப் பார்க்கும்போது அது இந்த மன்றத்தின் நிலையைப் பாதிபபதாக இருக்கிறது. இருப்பினும், இந்தச் சபையின் முன்னவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல், இந்தப் பத்திரிகை அவ்வளவு விளம்பரம் உள்ள பத்திரிகை அல்ல என்ற காரணத்தால். இப்படிப்பட்ட சிறு செய்திகளுக்கெல்லாம் இந்த மன்றம் பெரிய அளவுக்கு மதிப்பளிக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்ற காரணத்தால், அந்தப் பத்திரிகையை எச்சரிக்கிறோம் என்ற அளவோடு இதை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

3. நடைமுறைக் கேள்வி,

ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்களுக்கு அனுமதி.

THIRU J. JAMES : Sir, on a point of order. On 14th March 1968 I gave notice of a motion under Rule 42 of the Assembly Rules. The Hon. Speaker also did not refuse to give his consent to the motion in his Chamber. Yesterday also the Chair announced in the House that the matter would be taken up today. But unexpectedly I received a communication from the Secretary this morning that the Hon. Speaker has withheld his consent to the above motion. . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: நீங்கள் உட்காருங்கள். இந்த மன்றத்திலே பல முறை எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எந்தெந்த நிகழ்ச்சிகளுக்கு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொடுக்க வேண்டுமோ, அவற்றை மட்டுமே ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானம் என்பதன் கீழ் கொண்டு வரவேண்டுமென்றும், கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தின்கீழ் வருகின்ற நிகழ்ச்சிகளை எல்லாம் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தின் கீழ் கொண்டு வரக் கூடாது என்றும் இந்த மன்றத்திலே பல முறை எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 196[illegible]-ல

'If in spite of the Chair's pointing out that certain matters could not farm subject-matter of adjournment motion and the Assembly could not be made the forum for settling these matters in view of there being other machinery available for these purposes outside adjournment motions on such matters were given notice of, the Chair would rule them out of order in the Chamber itself and would not bring them before the House at all.'

என்று தீர்ப்புக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அறையிலே கொடுக்கப்பட்ட தீர்ப்பைப் பற்றி இந்த மன்றத்திலே விவாதிப்பது முறையல்ல. ஆகவே, ஏதாவது உறுப்பினர் அவர்கள் பேச வேண்டுமென்றால் அறையிலே வந்து சபாநாயகர் அவர்களோடு பேசிக் கொள்ளலாம்.

THIRU J. JAMES : Sir, I was not permitted to say whatever I wanted to say.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அறையிலே கொடுக்கப்பட்ட தீர்ப்பைப் பற்றி மறுபடியும் இந்த மன்றத்திலே எழுப்ப வேண்டாம்.

THIRU J. JAMES : Sir, I may be permitted to say what I have to say with regard to this matter. I do not want to say anything against the ruling of the Chair.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதைப் பற்றிச் சொல்லுங்கள்.

THIRU J. JAMES : Sir, if it was ruled out in the Chamber I would not have raised this issue in this House. But on the other hand what took place yesterday was that the Chair announced in the House that the matter would be taken up today. Even otherwise, the practice allowed in this House so far is that the Member who has given notice of that motion will be permitted

to raise the matter in the House and also explain how it comes under Rule 50 (viii) of the Assembly Rules. But in regard to this matter no such opportunity is given. That is all that I wanted to say.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் அன்று கூறியது, இதைப் பற்றி நாளைக்கு முடிவு கூறுகிறேன் என்பதுதான். இந்த மன்றத்தில் எடுத்துக் கொள்ளுகிறேன் என்று சொல்லவில்லை. தயவு செய்து நிகழ்ச்சிக் குறிப்புகளைப் பார்க்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். நான் ஏற்கெனவே கூறியது போல் அவையிலே தீர்ப்பு கொடுப்பதற்கு சபாநாயகர் அவர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. அவையிலே கொடுத்த முடிவைப் பற்றி இந்த மன்றத்திலே எழுப்புவது முறையல்ல. அந்த ஒழுங்குப் பிரச்னையாக எழுப்புவது ஒழுங்குப் பிரச்னைக்கு உரியதல்ல.

DR. H. V. HANDE : Sir, with regard to Rule 41 of the Assembly Rules, I want to say one thing. The main difficulty with regard to the motion under Rule 41 is that it is not taken up immediately. It takes about half-a-dozen days or one week or even ten days. So, my request is that if the Chair takes us into his confidence and asks the Government to give a reply to it immediately, there would not be any difficulty. If the Hon. Deputy Speaker gives a categorical assurance and the Hon. Leader of the House and the entire Cabinet view this matter much more seriously than what they are doing now and give the reply quickly there would not be this difficulty. That is all I wanted to say regard to this matter.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, 41-வது விதியின் கீழ் கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் கொண்டு வருகிறபோது கூடியவரையில் விரைவாகச் செய்ய வேண்டுமென்ற முறை மேற்கொள்ளப் பட்டிருக்கிறது. அதற்கான விவரங்களைச் சேகரித்து முழுமையாகத் தர வேண்டியிருப்பதால், உரிய துறைகளுக்குச் சென்றுவர சிறிது காலதாமத மாகிறது. கூடுமானவரையில் காலதாமதம் ஏற்படாமல் விரைவுபடுத்துவதற்கான முயற்சிகளில் அதிகக் கவனம் செலுத்தப்படும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. செ. பாலசுப்பிரமணியன் : ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். அது பற்றிய முடிவை இன்று கூறுவதாகச் சொன்னார்கள். இப்போது சனம் அங்கத்தினர் அலுவலகத்தில் இருந்து நோட்டீஸ் வந்திருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். அலவ் பண்ணுவது, டிஸ்அலவ் பண்ணுவது என்பது வேறு விஷயம். இந்த சபையின் கவனத்திற்கு வந்துவிட்ட பிரச்னையின் மீது தீர்ப்பு, இந்தச் சபையிலே கூறப்பட வேண்டும். அவ்வாறு செய்வதற்கு பதிலாக நோட்டீஸ் கொடுப்பது சரியானதுதானா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : சபாநாயகர் அவர்கள் இத்தகைய ஒற்றி வைப்புத் தீர்மானங்களின் பேரில் முடிவு எடுப்பதற்கு அதிகாரம் பெற்றவர். அதற்கான முறைகளும், அதிகாரமும் அவரிடத்தில் இருக்கின்றன. அதைப் பற்றிச் சபையில் விவாதிப்பது கூடாது என்பதற்கான விதிகள் இருப்பதை அறிந்து கொள்ள வேண்டும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : 42-வது விதிப்படி ஒற்றி வைப்புத் தீர்மானம் கொடுக்கக்கூடிய நேரத்தில் அதை அனுமதிப்பதற்கோ, நிராகரிப்பதற்கோ சபாநாயகர் அவர்களுக்கு பரிபூரண அதிகாரம் உண்டு. அனுமதிக்கலாம் அல்லது மறுக்கலாம அல்லது 41-வது விதியின்கீழ்

கொண்டுவா என்று சொல்லலாம். அவ்வாறு சொல்வதை வரவேற்கிறேன். தங்களுடைய ஆணைக்குக் கட்டுப்பட்டுத் தயாராக இருக்கிறேன். ஆனால் 41-வது விதிப்படி நான் கொடுத்த தீர்மானம் 1½ மாத காலம் ஆகியும் இதுவரைக்கும் வரவில்லை. பிரிவிலேஜ் மோஷன் கொடுத்து 10 நாளைக்கு மேல் ஆகிறது, இதுவரை வரவில்லை. இதற்கெல்லாம் விதி இல்லையா? இந்தச் சபையில் உடனுக்குடன் வரக்கூடிய பல்வேறு பிரச்னைகள் இருக்கின்றன. இதைப்பற்றி அமைச்சர்களுக்கே நன்றாகத் தெரியும். அவர்களே சென்ற காலத்தில் வீரமுடன் போராடி இருக்கிறார்கள் என்பது தெரிந்த விஷயம். ஆகவே, இது போன்றவற்றை உடனுக்குடன் கொண்டு வருவது நலமாக இருக்கும் என்பதைத் தாழ்மையோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி: நான் கொடுத்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தைப் பொறுத்தவரையிலே அதிலிருந்த ஓரிரு வாசகங்களை நீக்கி விட்டுக் கொடுக்குமாறு கேட்டார்கள். அவற்றை நீக்கி திருத்திக் கொடுத்த பிறகு நான் கொடுத்த இரண்டு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்களில் இன்றைய தினம் ஒன்றையும், நாளைய தினம் ஒன்றையும் எடுத்துக் கொள்வதாக உறுதி கொடுத்தார்கள். இவ்வாறு கூறியது குறிப்பில் கூட இருக்கிறது. இந்த அளவுக்கு எனக்கு அனுமதி கொடுத்த பிறகு இன்றைய தினம் அதற்கு அனுமதி இல்லை என்று சொல்வது முறையா?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அறையில் கொடுக்கிற அனுமதியெல்லாம் அனுமதியாகாது. இந்த அவையில் கொடுக்கிற அனுமதிதான் அனுமதியாகும். காரியாலயத்திலிருந்து வந்தது என்று சொன்னார்கள். அது, பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் கையெழுத்து இட்ட பிறகு அதைச் செயல்படுத்தும் வகையில் செயலாளர் அவர்கள் அறிவித்தது—அதை செயலாளர் அவர்கள் கொடுத்தாலும் பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் கொடுத்ததுதான். அவை முன்னவர் அவர்கள் கொடுத்த உறுதிமொழியை என்ற எவ்வளவு விரைவில் இந்த கவன ஈர்ப்புகளுக்கான ஸ்டேட்மெண்ட்களை கொடுக்க முடியுமோ, அப்படிக் கொடுக்க நானும் அவர்களோடு சேர்ந்து உறுதி கூறிக்கொள்கிறேன்.

4. கவன ஈர்ப்பு.

கோவை டெக்ஸ்டூல் கம்பெனியில் தொழிலாளர்கள் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படாமை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. மருதாசலம் அவர்கள் சட்டப் பேரவையின் 41-வது விதியின்படி, கீழ்க்கண்ட அவசரமும், பொது முக்கியமுமான காரியத்தை மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர ஒரு அறிவிக்கை கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

"கோயம்புத்தூர் என்ஜினீயரிங் டெக்ஸ்டூல் கம்பெனியில் நிர்வாகத்தினர் கதவடைப்பு செய்தபோது லேபர் கமிஷனர் தலையிட்டு கம்பெனியை திறந்து நடத்துமாறு ஆணையிட்டும், நிர்வாகத்தினர் எல்லா தொழிலாளர்களையும் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளாததால், பல தொழிலாளர் குடும்பங்கள் பாதிக்கப்பட்டிருப்பது பற்றியும், அரசு உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் பற்றிய அவசரமும், பொது முக்கியமுமான காரியத்தை திரு. என். மருதாசலம் அவர்கள், மாண்புமிகு சட்ட-கூட்டுறவு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறார்கள்."

THE HON. THIRU S. MADHAVAN: Mr. Deputy Speaker, Sir, in September 1966, the Textool Company Limited, one of the leading textile machinery manufacturers in Madras State having about 4,000 workers, represented that, owing to the slump in the Textile Machinery trade, they are trying to diversify their lines

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

of production by manufacturing diesel engines, special steel, tractors and rice mill machinery. But, for this purpose, they could not raise the necessary finance from the banks due to credit squeeze, and also were unable to float debentures as their fixed assets have all been mortgaged. The Bank of India, Bank of Baroda and Canara Bank with whom the company is having transactions, were unable to finance further on account of heavy overdrafts already taken. The company's efforts to raise additional loans from the Madras Industrial Investment Corporation and Industrial Financial Corporation have also proved futile. They, therefore, came up to the Government for guarantee assistance to the tune of Rs. 50 lakhs, to enable them to raise the required funds from the Commercial Banks, on the strength of the Government guarantee. They have also made the following requests so as to enable them to overcome their crisis :—

(1) The labour union of the mill should agree to the "no work no wages" provision at least for a temporary period of one year;

(2) the Madras Industrial Investment Corporation should extend financial assistance by relaxing relevant rules;

(3) at least a couple of co-operative textile mills should place orders with the Textool Company for machines required for expansion and pay 30 per cent cost as advance; and

(4) the Government should grant loan assistance to the tune of about Rs. 20 lakhs.

This Government recommended the company's case at Ministerial level, for guarantee assistance to the tune of Rs. 30 lakhs to the Government of India, but the Government of India have declined to extend any financial assistance in this individual case, as they are taking general revival measures to put the textile machinery trade on a sound footing.

The workers of the company had been putting up with delayed payment of wages and non-payment of lay-off compensation and other dues for several months prior to July 1967. As the management were not able to find the money even to pay gratuity for some 500 and more workers who are ready to leave the company to avoid surplus labour, the workers went on strike from 31st July 1967 and the management declared lock-out with effect from 1st August 1967. The total number of workers affected is about 4,000.

The Commissioner of Labour has pointed out, that the ailment of the company is chronic and drastic remedial measures are necessary. The Commissioner therefore, suggested that this is a fit case for investigation by the Government of India under the provisions of Industrial (Development and Regulation) Act, 1951 and has recommended that the Government of India may be addressed in the matter. The proposals are under consideration of Government.

The Special Deputy Commissioner of Labour held several rounds of discussion with the representatives of the management and the labour and an agreement has since been arrived at under which the company was to be reopened with effect from 20th November 1967 forenoon. The salient features of the agreement are detailed below :

(1) To absorb about 1,614 workers in the first instance which will improve within a fortnight to about 1,800 workers and finally 2,100 workers by 15th December 1967;

(2) Rs. 15 each to be paid as compensation to the workers of permanent category who remain unabsorbed by 15th December 1967;

(3) constitution of a Committee representing the Government, the management and the labour to discuss and settle other outstanding issues and also to explore the possibilities for improving the absorption of labour after 15th December 1967;

(4) the management shall take all reasonable steps to ensure that the amount advanced by the Government are utilised for the purchase of raw materials used in the reopened sections and the payment due to workers; and

(5) other outstanding issues will be discussed in the Tripartite meeting by the end of November 1967.

In order to enable the Textool Company to continue to function and give employment to labour, the Government have approved the proposal of the Madras State Khadi and Village Industries Board, to place orders for the supply of 200 sets of 12 spindle charka sets at an estimted total cost of Rs. 9,09,000 (each Rs. 4 545) and to advance a loan of Rs. 7 lakhs from the Khadi Board in instalments with Government guarantee for the repayment of the loan. A loan of Rs. 2 lakhs has already been advanced to the company by the Khadi Board.

In accordance with the settlement, the strike has been called off and lock-out lifted from the forenoon of 20th November 1967. The Textool Company has since been reopened with the workers resuming duty in stages since 20th November 1967. The management have so far absorbed 2,094 workers and have assured that they will do their best to absorb steadily the targeted number of workers. A Committee has also been proposed to discuss and settle the outstanding issues. The Commissioner of Labour is pursuing the matter further.

திரு. என். மருதாசலம் : லேபர் கமிஷனர் எல்லாத் தொழிலாளர்களையும் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று உத்தரவிட்டும் 300 தொழிலாளர்கள் எடுக்கப்படவில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அந்த 300 தொழிலாளர்களை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ள அரசு உத்தரவிடுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : விவரமாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். அந்த ஒப்பந்தப்படி கொஞ்சம் கொஞ்சமாக எவ்வளவு தொழிலாளர்களை எடுக்க வேண்டுமென்று முயற்சி எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இப்போது இரண்டாயிரத்து சொச்சம் பேர்களை எடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஒப்பந்தத்தில் ஏதாவது மீறப்பட்டிருக்குமானால் அது பற்றியும் பரிசீலிக்க இந்த ஒப்பந்தத்தில் வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது சம்பந்தமாக லேபர் கமிஷனர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

5. 1968-69-ம் ஆண்டிற்கான நிதிக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.—

'கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,64,200 க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவர் அவர்களே, புதிதாக வழித்தடங்களுக்கு அனுமதி வழங்கும்போது சிறு உடைமையாளர்களுக்கு மட்டுமே அனுமதி வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள:—

"கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. கரு. சிமைச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, கிராமப்புறங்களில் புதிய பஸ் ரூட்டுகள் திறக்க வேண்டியதின் அவசியத்தைப்பற்றி விவாதிக்க

"கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. ஏ. அ. சுப்பாராஜ் : தலைவர் அவர்களே, தமிழக மோட்டார்—வண்டி வரி வசூல் செய்வதில், பணியாளர்கள் செலுத்தும் கவனத்தைப் பற்றி விவாதிக்க:—

"கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200 ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

THIRU N. KASIRAMAN : Sir, to discuss the measures to be taken to prevent tax evasion, I move :—

"That the allotment of Rs. 31,64,200 under Demand No. 2—Motor Vehicles Acts—Administration—be reduced by Rs. 100."

1968 மார்ச் 16]

திரு. என். வரதராஜன : ஐயா, லாரி விபத்துகளை தடுக்கும் முறையில் இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரை லாரி போக்குவரத்தை தடுத்து நிறுத்தவேண்டியதன் அவசியத்தைப்பற்றி விவாதிக்க. முற்பகல் 10–30

"கோரிக்கை எண் 2—மோட்டார்வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 31,64,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் : அடுத்து, மானியக் கோரிக்கை எண் 30. மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:—

"கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 13,96,02,500-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து வெட்டுத் தீர்மானங்கள்.

திரு. கரு. சிமைச்சாமி : ஐயா, பஸ் ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்க கூடாது என்பது பற்றி விவாதிக்க:

"கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. அ. கு. சுப்பையா : ஐயா, ஐம்பது மைலும் அதற்கு மேலுமுள்ள பஸ் ரூட்டுகளை அரசு உடமையாக்கக் கோரி விவாதிக்க:

"கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : ஐயா, மோட்டார் போக்குவரத்தை இரவு நேரங்களிலும் நடத்துவது குறித்து விவாதிக்க:

"கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. எம். பூபதி : ஐயா, மோட்டார் போக்குவரத்தில் பொதுமக்களுக்கு அதிக வசதிகள் செய்யவேண்டியது பற்றி விவாதிக்க:

"கோரிக்கை எண். 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

Thiru K. Vinayakam : Sir, to discuss the general policy and effecting improvements in the working of transport schemes, I move the following cut motion :—

" That the allotment of Rs. 13,96,02,500 under Demand No. 30—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா : ஐயா, மதுரையிலிருந்து செங்கோட்டைக்கு அதிக சர்க்கார் மோட்டார் வண்டிகள் ஓட விடுவது குறித்து விவாதிகக:

"கோரிக்கை எண் 30—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பினகீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 13,96,02,500-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

கோரிக்கை எண் 43—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் : அடுத்து மானியக் கோரிக்கை எண் 43. மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல் கீழ்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்:

கோரிக்கை எண் 43—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,30,00,000-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து வெட்டுத் தீர்மானங்கள்.

Thiru N. Kasiraman : Sir, to discuss about the maintenance of the buses of the State Transport Department, I move the following cut motion :—

" That the allotment of Rs. 2,30,00,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ஐயா, to discuss the necessity for organising in land water-ways transports in the City of Madras : — land warke-way transports in the duty of Madras,

"கோரிக்கை எண் 43—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூ. 2,30,00,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் அவைமுன் விவாதத்திற்கு வருகின்றன. மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள்.

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் பற்றி ஆய்வுரைகளும்* இதைப்பற்றி நான் ஆற்றுகின்ற உரையும் அவையின் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் படித்து அதுபற்றிப் பேசுவதற்கு ஆயத்தமாக இருப்பார்கள் என்று எண்ணுகிறேன். முன்னுரை எட்டு பக்கங்களைத் தான் கொண்டிருக்கிறது. யாராவது ஒரு உறுப்பினர் பேசுகின்ற நேரத்தில் மற்றவைகளைப் படிக்காமல் போனாலும் கூட இந்த எட்டு பக்கங்களையாவது படித்து அறிந்துகொள்வதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று எண்ணுகிறேன். ஆகவே மற்றவர்களுக்கு நேரத்தை வழங்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு நான் முன்னுரையாக ஆற்றாமல் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லும் கருத்துக்களைக் கேட்டு என்னுடைய முடிவுரையிலே பதிலளிக்கிறேன் என்று கூறிக்கொண்டு உறுப்பினர்களின் கருத்துக்களை அறிய விழைகின்றேன்.

†தமிழக அரசு போக்குவரத்துத்துறையின் 1967–68 ஆண்டு செயல்கள் குறித்து விரிவான ஆய்வுரை *ஒன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தனியாக வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதில் கடந்த ஆண்டில் இத்துறையில் பல்வேறு பிரிவுகளில் எய்திய முன்னேற்றங்களை விரிவாக விளக்கிருப்பதோடு சிறப்பான பல சாதனைகளையும் குறிப்பிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ளது,

இந்த அரசு, பயணிகள் பேருந்து போக்குவரத்தை படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்குவது என்று எடுத்துள்ள முடிவை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நன்கு அறிவர். கடந்த சட்டமன்ற கூட்டத் தொடரில் விளக்கமும் தரப்பட்டது. அக்கொள்கைக்கு இணங்க கீழ்க்கண்ட வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கும் பணியில் அரசு முனைந்துள்ளது—

(அ) சாதாரணப் பேருந்துகளும், கடுவிசைப் பேருந்துகளும் செல்கின்ற 75 மைலும் அதற்கு மேற்பட்டத் தொலைவுமுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(ஆ) வழித்தடம் என்ன தொலைவுள்ளதாய் இருப்பினும், சென்னை நகரிலிருந்து கிளம்பி, சென்னை நகரில் வந்து அடைகின்ற வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து புறப்படுகிற அல்லது அங்கே முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இதன்படி 1–8–1967 முதல் 12–3–1968 வரை மேற்கொள்ளப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை வருமாறு:—

	மாவட்டம்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
1.	செங்கல்பட்டு	111
2.	தென்ஆற்காடு	3
3.	வடஆற்காடு	2
4.	தர்மபுரி	18
5.	சேலம்	9
6.	கோயம்புத்தூர்	13
7.	நீலகிரி	4
8.	திருச்சிராப்பள்ளி	12
9.	இராமநாதபுரம்	6
10.	மதுரை	10
11.	கன்னியாகுமரி	34
12.	மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அனுமதியின் பேரில் ஓட்டப்படுபவை.	14
	மொத்தம்	236

*107–152–ம் பக்கங்களில் இணைப்புகளாக அச்சடப்பட்டுள்ளன.

†அச்சிட்டு உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட அமைச்சரின் உரை.

1968–69-ல் நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையின்படி **146** பேருந்துகள் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் ஓடத் தொடங்கும்.

பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினால் தனிப்பட்ட பேருந்து உரிமையாளர்களிடம் பணியாற்றியவர்கள் பலர் வேலையிழக்க நேர்ந்தது. அங்ஙனம் வேலையிழந்தவர்கள் இன்றியமையாத தகுதிகளைப் பெற்றிருந்து அவர்கள் போதிய ஆதாரங்களுடன் போக்குவரத்து துறைக்கு விண்ணப்பித்துக்கொள்வார்களேயானால் அவர்களை வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளுமாறு இவ்வரசு ஆணையிட்டுள்ளது. வேலைவாய்ப்பு அலுவலகங்களில் இத்தொழிலாளர்கள் பதிவு செய்யவேண்டிய தேவையில்லை. அவர்கள் நேரிடையாகவே விண்ணப்பித்துக்கொள்ளலாம் என்ற சலுகையும் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு போக்குவரத்துத் துறையில் வேலையிலமர்த்தப்பட்ட தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 253 ஆகும்.

பல்வேறு வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கும் நோக்குடன் போக்குவரத்து துறை இயக்குநர் அவர்கள் 1939-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி சட்டத்தின் 68-சி பிரிவின் கீழ் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டார். அந்த நடவடிக்கைகளும் அவர் வெளியிட்ட திட்டங்களும் செல்லத்தக்கன அல்ல என்று கூறி தனிப்பட்ட சில பேருந்து அதிபர்கள் நீதிமன்றம் சென்றனர். அந்த வழக்கில் உயர்நீதி மன்றம் அளித்த தீர்ப்பின் விளைவாக இம்மாநில ஆளுநர் தமிழ்நாடு அரசாங்க அலுவல்களின் விதிகளில் (பிஸினஸ் ரூல்ஸ்) சில திருத்தங்களை செய்தார். அதன்படி மோட்டார் வண்டி சட்டத்தின் 68-சி பிரிவின் கீழ் மாநில போக்குவரத்து நிறுவனத்துக்குள்ள அதிகாரங்களையும் அலுவல்களையும் செயல்படுத்துவதற்கு வேண்டிய அதிகாரங்களை தொழில்–தொழிலாளர்–வீட்டு வசதித் துறை செயலாளருக்கு அளித்தார். மோட்டார் வண்டிகளின் சட்டத்தின் 68-டி. பிரிவின்கீழ் உள்ள அதிகாரங்களை செலுத்தவும் அலுவல்களை செய்யவும் வேண்டிய உரிமையை இந்த அரசின் உள்துறை செயலாளருக்கு வழங்கினார். இப்போது அதன்படி சம்பந்தப்பட்ட செயலாளர்கள் செயல்பட்டு வருகின்றனர்.

புதிதாக நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை தமிழகத்தின் பல்வேறு இடங்களிலும் அதிகரித்திருப்பதினால் அவைகளை பல்வேறு இடங்களில் பேணி பாதுகாக்க வேண்டிய பொறுப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. ஆகவே மதுரை, தஞ்சாவூர், தர்மபுரி, நாகர்கோவில், திருநெல்வேலி, விருதுநகர், பழனி, கும்பகோணம், புதுக்கோட்டை, வேலூர், திருவண்ணாமலை ஆகிய இடங்களில் பணிமனைகளை அமைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

விரைவு பேருந்துகளில் மைலுக்கு 6 காசாக இருந்ததை இவ்வரசு பொறுப்பேற்ற பின்னர் 5 காசாக குறைத்ததனால் வருமானம் குறையவில்லை என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1966–67-ல் பயணக் கட்டணம் 6 காசாக இருந்த போது ரூ. 46,000 மட்டுமே நாள் வருமானமாக இருந்தது. அந்த நிலை மாறி 1967–68 இறுதியில் சராசரி நாள் வருமானம் ரூ. 52,000 ஆக இருக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பயணக் கட்டணத்தை குறைத்ததன் பயனாக பயணிகளின் எண்ணிக்கை பெருகியுள்ளது. பயணக் கட்டணத்தை குறைக்கும் பொழுதே விரைவு வண்டிகளில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை 35-லிருந்து 39-ஆக பெருக்க வேண்டும் என இந்த அரசு முடிவு செய்தது. அதன்படி புதிய விரைவு வண்டிகள் அனைத்திலும் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. சுமார் 55 சத வீத பழைய விரைவு வண்டிகளில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

புதிதாக நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட மாவட்ட வழித்தடங்களிலும் புறநகர் வழித்தடங்களிலும் கட்டண அமைப்பை தக்கவாறு மாற்றியமைத்தல் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. புறநகர் வழித்தடங்களில் ஓடும் சாதாரண பேருந்துகளுக்கு கிலோ மீட்டருக்கு 2 காசு வீதப்படி கட்டணம்

வசூலிக்கப்பட்டது. தனிப்பட்ட பேருந்து அதிபர்கள் சாதாரண பேருந்து வண்டிகளுக்கு கிலோ மீட்டருக்கு 3 காசு வீதம் கட்டணம் வசூலித்து வருகின்றனர். அரசினர் துறைக்கும் தனியார் துறைக்கும் இருந்த இந்த போட்டியை தவிர்ப்பதற்காக, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட மாவட்ட வழித்தடங்களில் அரசினர் பேருந்துகளில் கிலோ மீட்டருக்கு 2·5 காசு வாங்குவது என இந்த அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. சென்னை மாநகரி லிருந்து புறப்பட்டு செல்கின்ற மாவட்ட பேருந்துகளிலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து இயங்கும் மாவட்டப் பேருந்துகளிலும், மற்ற மாவட்டங்களிலுள்ள 75 மைலும் அதற்கு மேலும் தொலைவுள்ள வழித் தடங்களில் செல்லும் பேருந்துகளிலும் இந்த விகிதப்படி கட்டணம் வசூலிக்கப்படும். சென்னை மாநகரிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்கின்ற புறநகர் பேருந்துகளிலும், குமரி மாவட்டத்தின் உள்ளும் புறமும் இயங்கும் புறநகர் பேருந்துகளிலும், நகரக் கட்டணம் நகரிலும், புறத்தில் கிலோ மீட்டருக்கு 2·5 காசும் வசூலிக்கப்படும். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நாகர்கோவில் நகர பேருந்துகளிலும், நாகர்கோவிலிலிருந்து 10 மைலுக்கு செல்லக்கூடிய வண்டிகளிலும் சென்னை மாநகரப் பயணக் கட்டணம் வசூலிப்பது என்றும் முடிவு எடுக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை நகரில் அமுலாக்கப்பட்ட கட்டண சீரமைப்பு பயணிகளுக்கும் நடத்துனருக்கும் இடையே இதுவரை இருந்துவந்த சிக்கல்களை தவிர்ப்பதற்கு பெரிதும் பயன் பட்டுள்ளது. மூன்று கட்டங்களைத் தவிர 20-க்கு மேற்பட்ட கட்டங் களில் கட்டண சீரமைப்பால் சட்டணக் குறைவு ஏற்பட்டுள்ளது.

பேருந்து பயணிகளுக்கு மேலும் வசதியும் வாய்ப்பும் அளிக்கும் நோக்கத்துடன் ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும், ஏனைய விடுமுறை நாட்களிலும் அவரவர் விருப்பம் போல் பயணம் செய்யும் பயணச் சீட்டு முறை (டிராவல் ஆஸ் யு பிளீஸ் டிக்கட்) அமுலாக்கப்பட்டுள்ளது. அதன்படி ஒருவர் ரூ. 1–50-க்கு பயணச்சீட்டு வாங்குவதன்மூலம் அவர் மாநகர் பேருந்துகளில் எங்குவேண்டுமானாலும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் அந்த நாள் முழுவதும் பயணம் செய்யலாம்.

பார்வையிழந்தோர்களுக்கும், உடல் ஊனமுற்றோர்களுக்கும் சலுகை அளிக்க இந்த அரசு உத்திரவு பிறப்பித்துள்ளது. இது மனிதாபி மானத்தின் அடிப்படையில் எடுதத முடிவு. அதன்படி அவர்கள் சிகிச்சை பெற்று வரும் காலம் முழுவதும் அரசாங்கப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம்.

பாராளுமன்ற-சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அரசாங்க விரைவு வண்டி களில் 5-வது, 6-வது எண்களுள்ள இருக்கைகள், வண்டி புறப்படும் ஒரு மணி நேரம் வரை ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டிருக்கும். குறிப்பிட்ட நேரத திற்குள் அந்த சலுகையைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளவில்லையென்றால் அந்த இருக்கைகள் மற்ற பயணிகளுக்கு அளிக்கப்படும் என்று உத்தரவு பிறப் பிக்கப்பட்டுள்ளது.

சென்னை நகரிலும் நீண்டதூர வழித்தடங்களிலும் பயணம் செய்யும் மக்களுக்கு போதிய வசதிகள் செய்து தரவேண்டும் என்ற நோக்குடன் 494 வண்டிகள் அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளன.

தமிழக அரசு போக்குவரத்துத்துறை போன்ற வளர்ந்து வரும் நிறுவனங்களில் பல்வேறுபட்ட தொழிலாளர்கள் பணி புரிவதால் பல வேலைத்திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு அவர்களின் ஆர்வம் நிறைந்த கூட்டுறவு இன்றியமையாததாகும். அதைக் கருத்தில் கொண்டு தொழி லாளர்கள் நன்மைக்கு ஒத்த நடவடிக்கைகள் பலவற்றை இந்த அரசு எடுத்துள்ளது. அவைகளில் சிறப்பான நடவடிக்கைகள் சிலவற்றை இங்கே குறிப்பிடுவது என் கடமையாகும் :—

(1) 1966-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1-ந் தேதி முதல் பேணுதல் பணியாளர்களின் செயலூக்க பூரிப்பு ஊதியம் (இன்சென்டிவ் போனஸ்) அவர்களுடைய மாத அடிப்படை ஊதியத்தின் 10-சத வீதத்திலிருந்து 15-சத வீதமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(2) குரோம்பேட்டையிலுள்ள அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்திய பணிக்களரியிலும், நாகர்கோயில் ராணி தோட்டம் பேருந்து வண்டி கட்டும் பணிக்களரியிலும் செயலூக்க மாத பூரிப்பு ஊதியத்தின் உயர் வரம்பு அடிப்படை ஊதியத்தில் 20-சத வீதமாக இருந்தது 40-சத வீதமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(3) நாளும் ஒழுங்காகப் பணிக்கு வருவதற்குரிய பூரிப்பு ஊதியத் திட்டம் (அட்டெண்டன்ஸ் போனஸ் ஸ்கீம்) 1966-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1-ந் தேதி முதல் குரோம்பேட்டை அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரிக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிக்களரியிலுள்ள பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவரும் இத்திட்டத்தின் கீழ் பூரிப்பு ஊதியமாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு சுமார் ரூ. 90 பெறுவர்.

(4) வலவர், நடத்துனர், பயணச்சீட்டு சோதிக்கும் மேற்பார்வையாளர் நோக் கண்காணிப்பாளர் ஆகிய போக்குவரத்துப் பணியாளரின் படி 10 காசு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(5) தொழில் நுட்பப் பணியாளருக்கான இரவு அலுவல் படி, ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் இரவு ஒன்றுககு 10 காசு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(6) உடைகளுக்காகத் தொழிலாளர் விரும்பிய வண்ணமே கதர்த் துணிக்குப் பதிலாக கைத்தறித் துணி வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

(7) தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு வரும் தையல் செலவு, ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் ரூ. 10 லிருந்து ரூ. 12 ஆக உயர்த்தப் பட்டுள்ளது.

(8) இத்துறையில் அன்றாடம் ஊதியம் பெறும் பணியாளர் அனை வருக்கும் நகர ஈட்டுப்படி வழங்கப் பட்டுள்ளது.

(9) தொழிலாளர்களுக்கு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ்கள் வழங்கியதற்குப் பதிலாக, அவர்கள் விரும்பியவாறே, ஓரளவு மேல்புறம் மூடப்பட்டுள்ள "பட்டான்" காலணி ஆண்டிற்கொரு முறை வழங்கப்படு கின்றன.

(10) சிறு தண்டனை பெற்றவர்களும் ஒழுங்கு வருகை பூரிப்பு ஊதியம் (அட்டெண்டன்ஸ் போனஸ்) பெறும் வண்ணம் அவர்களின் சிறு தண்டனை களை வருகை பூரிப்பு ஊதியத்திட்ட விதிகளிலிருந்து அரசாங்கம் நீக்கி விட்டது.

(11) போக்குவரத்துத் துறை நியாய விலைக் கடைகளை நகரப் பணிமனைகளின் தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக நடத்தி வருகிறது. அந்தக் கடைகளில் பொருள்கள் தொழிலாளர்களுக்கு கடன் அடிப்படையில் விற்கப்படுகின்றன. அண்மையில், அரசினர் திருச்சிராப்பள்ளியிலும் அங் குள்ள தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக ஒரு நியாயவிலைக் கடை திறக்க உத்திரவிட்டிருக்கிறது.

பேருந்து இயக்கச் செலவினங்களை இயன்ற வரை குறைக்கும்பொருட்டு அரசு பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டுள்ளது. தேவைக்கு வேண்டிய அளவுக்கு மட்டும் பொருட்களை வாங்குவது, அவற்றைக் கணக்கெடுப்பது, நல்லவகையில் பயன்படுத்துவது இவைகளின் மூலம் செலவை கணிசமாக குறைக்க முடியும். இதை நன்கு ஆராய்ந்து அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனை கூற வல்லுநர் குழு ஒன்றை நியமிக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக் குழு விரைவில் செயல்படும்.

நிர்ணயிக்கப்பட்ட தூரத்தையும் நிர்ணயிக்கப்பட்ட கால அளவையும் எட்டிய பேருந்துகள் பயனற்றவை என தீர்மானிக்கப்பட்டால் அவ்வப்போது ஏலத்தில் விற்கப்படுகின்றன. அம்மாதிரி விற்கப்படும் வண்டிகளை மதிப்பீடு செய்வதற்கும், அவை நல்ல முறையில் நல்ல விலைக்கு ஏலம் விடப்படு கின்றனவா என்பதை கண்காணிப்பதற்கும் 'ஏல கண்காணிப்பு குழு' ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதுவும் விரைவில் செயல்படத் துவங்கும்,

மாநகர் போக்குவரத்தில் ஏன் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது, அதை எப்படி சீர்ப்படுத்தலாம் என்பதைப் பற்றியும் இந்த அரசு கவனம் செலுத்தி வருகிறது. மாநகர் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு இதைக் குறித்து தனது சிறப்பான கருத்துக்களை தெரிவிக்குமென நம்புகிறேன். நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட மற்ற பேருந்துகளேயும் எங்ஙனம் செவ்வனே நடத்துவது, வருவாயை எப்படிப் பெருக்குவது என்று பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

இந்த அரசின் தேசிய மயமாக்கும் திட்டம் செம்மையாக செயல்படவும், நகர் பேருந்துகளில் தொடர்ந்தாற்போல் ஏற்பட்டுவரும் இழப்பை குறைத்து லாபம் காண்பதற்கான வழிவகைகளையும் அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை செவ்வனே பணியாற்ற வேண்டிய செயல்முறை குறித்தும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் மேலான கருத்துக்களை தெரிவிக்குமாறு வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

***திரு. நா. காசிராமன்**: சார், மோட்டார் வாகனச் சட்டங்கள் பற்றி இந்த அவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துகள் சிலவற்றைக் கூற விரும்புகிறேன்.

நமது தமிழ்நாட்டிலே பலவகைகளிலே வரி வசூலித்தாலும் அப்படி வசூலிப்பதில் அதிகமாக வரக்கூடிய வரி, மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலமும், விற்பனை வரி மூலமும், முத்திரைத்தாள்கள் மூலமும் வரக்கூடியதேயாகும். மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலம் வரி வசூலிப்பதில் நாம் செலவிடுவது 31 இலட்சம். அதன் மூலம் வரக்கூடிய வருமானம் 1,760 இலட்சமாகும். அதாவது 55 மடங்கு வருமானம் வருகிறது. இந்த அளவில் அதிகப்படியாக வருமானம் வரக்கூடியது வேறு எதுவுமே இல்லை. முத்திரைத் தாள்களுக்கு 20 இலட்சம் செலவு செய்தால் 1,035 இலட்சம் வருமானம் வருகிறது. அதாவது 51 மடங்குகள். விற்பனை வரிக்கு 159 இலட்சம் செலவு செய்தால் 6,554 இலட்சம் வருமானம் வருகிறது. இது 41 மடங்கு. எனவே இதில் அதிகமாக வரக்கூடியது மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் மூலம்தான். இப்படியெல்லாம் அதிக வருமானம் தரக்கூடிய இந்த இலாகாவிலே இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளம் என்ன? அங்கிருக்கக்கூடிய R.T.O.வுக்கு சம்பள விகிதம் ரூ. 325—25—650 என்றிருக்கிறது. அதாவது மெட்ரூஸ் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் டெப்போ சூப்பிரண்டெண்ட் சம்பளம் அவர்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த ஆர். டி. ஒக்களின் அதிகாரம் எவ்வளவு என்றால், 300 லிருந்து 400 பஸ்கள் வரையில் ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் சுமார் 70,000 ரூபாய் பெறக்கூடியது—பார்த்து, கண்ட்ரோல் செய்ய வேண்டிய அளவுக்கு இருக்கிறது. அவ்வளவு பெரிய பொறுப்புக்களைக் கொடுக்கும்பொழுது அந்த அதிகாரியின் வருமானத்தையும் உயர்த்தினால்தான் எந்த விதமான சந்தேகமும், சங்கடமும் இல்லாமல் இருக்கும். 'அபௌ போர்டில்' பணியாற்ற முடியும். அதற்கு இந்தச் சர்க்காரிலே ஆவன செய்ய வேண்டும்.

மோட்டார் வெகிகில்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஒரு நிமிஷத்தில், எந்தவித நோட்டீஸும் கொடுத்து வண்டியை நிறுத்த முடியும். அந்த அதிகாரம் அவருக்கு இருக்கிறது. அவர் செய்தால் அதற்கு அப்பீலே கிடையாது. அத்தகைய அதிகாரத்தை கொடுத்திருக்கும் அவருக்கு கிட்டதட்ட ஒரு தாசில்தாரின் சம்பளம்தான் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்கு மெட்ரூஸ் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாக்கா 'ஃபோர்மேனு'க்குக் கொடுக்கக்கூடிய 225 ரூபாய் சம்பளத்திலே ஆரம்பிக்கிறோம். இதை இன்னும் அதிகமாகச் செய்தால் நன்றாகயிருக்கும். சாதாரணமாகக் கூறுவார்கள், "கக்கக் கக்கச் சோறு போட்டு கதறக்கதற வேலை வாங்க வேண்டும்" என்று. அதுபோலக் கொடுப்பதை நிறையக் கொடுத்து வேலையையும் நிறைய வாங்கவேண்டும். அவ்வாறு செய்தால் குறை இல்லாமல் இருக்க முடியும். இதை மனதில் கொண்டு செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக 'சிவில் சப்ளேஸ்' இலாக்காவிலிருந்து ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட்டுக்கு R. D. O. க்களைக் கொண்டு வருகிறோம். சிவில் சப்ளேஸ் டிப்பார்ட்மெண்டிலே புரமோஷனுக்கு வாய்ப்பும், வசதியுமிருக்கிறது. ஆனால் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாக்காவிலேயே ஊறி வெகுகாலமாகப் பணியாற்றி யவர்கள், 15, 20 வருஷகாலம் பணியாற்றியவர்கள் 'மோட்டார் வெகிகில்ஸ் இன்ஸ்பெக்டாராகவோ, அல்லது ஆர். டி. ஓ. வாகவோ, அல்லது அசிஸ் டெண்ட் செக்ரடரி, செகரடரி என்ற அளவிலோதான் வரமுடியுமே தவிர, வேறு எந்தவிதத்திலேயும் புரமோஷனுக்கு வாய்ப்பில்லை. அப்படி யிருக்கும்போது வெளி இலாக்காக்களிலிருந்து கொண்டு வருவது நல்லது அல்ல. இதைப்பற்றி சென்ற 66-ம் வருஷத்திலேயும், 65-ம் வருஷத்தி லேயும்கூட பல சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேசியிருக்கிறார்கள். இதைக் கருத்தில்கொண்டு வெளி இலாக்காக்களிலிருந்து கொண்டுவராமல் போக்குவரத்து இலாக்காவிலேயே இருப்பவர்களுக்கு ப்ரமோஷன் கொடுத் தால் அது அவர்களுக்கு ஊக்கம் கொடுப்பதாக இருக்கும்.

அடுத்து, ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் ஒரு மோட்டார் வெகிகில்ஸ் இன்ஸ் பெக்டர் இருக்கிறார். இப்பொழுது 2 கூடப் போட்டிருக்கிறார்கள். 300, 400 வண்டிகள் அவர்கள் கண்ட்ரோலில் இருக்கின்றன. எனவே ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் 3 டிவிஷன்களை ஏற்படுத்தி ஒவ்வொரு டிவிஷனுக்கும் ஒவ்வொரு இன்ஸ்பெக்டரைப் போட்டு அவரது கண்ட்ரோலில் 200 வண்டிகளைக் கொடுத்தால் அவர்கள் அடிக்கடி பிரயாணம் செய்து வண்டிகளைக் கவனிக்கவும், கண்காணிக்கவும் வழியேற்படும். ஆகவே அவ்வாறு டிவிஷன்களை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

பர்மிட் கொடுப்பது சம்மதமாக டிராப்ட் ஜீ. ஓ. கெஜட்டில் போடப் பட்டிருக்கிறது. அது வரவேற்க வேண்டியது. அதில் இரண்டொரு மாறு தலைச் செய்ய வேண்டும். அதைப் பற்றி நான் எழுதியிருக்கிறேன். முக்கிய மாக, ஆக்டின்படி இம்மாதிரி செய்வதற்கு சர்க்காருக்கு அதிகாரம் இருக் கிறதா என்ற சர்ச்சை சுப்ரீம் கோர்ட்டில் எழுப்பப்பட்டிருக்கிறது என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும். ஆகவே இந்த ஜீ. ஓ. வானது கோர்ட்டில் அடி படாமல் இருக்கும் முறையில் மோட்டார் வெகிகில்ஸ் ஆக்டில் திருத்தம் செய்து இந்த ரூலைக் கொண்டு வந்தால் எந்தவிதமான சங்கடமும் இல்லாமல் நல்லவிதத்தில் இருக்கும். டிராப்ட் ஜீ. ஓ.வை நான் படித்துப் பார்த்தேன். மிக்க நல்ல அம்சங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, இந்த ஜீ. ஓ. வானது கோர்ட்டில் சென்று அடிபடாமல் இருக்குமாறு பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும்.

மோட்டார் போக்குவரத்து ஸ்தாபனங்களை நடத்துகிறவர்கள் யாராக யிருந்தாலும், ஒரு பஸ் வைத்திருந்தாலும்கூட அவர்கள் உடனடியாக மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஒர்க்கர்ஸ் ஆக்டின்படி ரிஜிஸ்தர் செய்து கொள்ள வேண்டும் என்றிருக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். குறிப்பாக நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், மோட்டார் தொழிலிலே ஈடுபட்டு மாதம் மாதம் 8 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கிக் கொண்டு அந்தத் தொழிலில் முன்னேறியவரின் மகன் என்ற முறையில் தான் நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். தொழிலாளர்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய அத்தனையையும் நல்லமுறையில் செய்தால்தான் அவர்கள் அந்தத் தொழிலிலே சிறப்பாகப் பணியாற்ற முடியும். எனவே ஆப ரேட்டர்கள் இரண்டாவது முறை, மூன்றாவது முறை என்று பஸ் பர்மிட்டுக்கு விண்ணப்பம் செய்தால்கூட இவ்வாறு ரிஜிஸ்தர் செய்து கொண்ட அடை யாளம் இருக்கிறதா என்பதைக் கவனிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதை யும் முறைப்படுத்திச் செயல்படச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, இந்த மோட்டார் வாகன வரியைப் பொறுத்த வரையில் ஒவ்வொரு டிரெஷரியிலும் ஊருக்கு ஊர் தனித்தனியாக கட்டுகிறோம். அவர்கள் இதை ரிஜிஸ்தர் பண்ணுகிறார்கள். பிறகு அது ஆர். டி. ஓ. வுக்கு அனுப்பப்படுகிறது. இதனால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அவர் (R.T.O.) பரிசீலனை செய்வதற்கு வேறு காலம் பிடிக்கிறது. இதனால் காலா

1968 மார்ச் 16] [திரு. நா. காசிராமன்]

காலத்தில் வரி கட்டாமல் ஏய்ப்பவர்களைக் கண்டுபிடிக்க முடியவில்லை. அப்படி கண்டுபிடிக்க வேண்டுமென்றாலும் 20 நாட்களுக்கு மேல் ஆகிவிடுகிறது. பெர்மிட் கொடுக்கும பொழுது R. T. O. ஆபிஸில் எந்தெந்த ரூட்டில் எந்தெந்த பஸ் போகிறது; யார் யார் எப்பொழுது வரி கட்டினார்கள் என்ற லிஸ்டெல்லாம் இருக்கிறது. இவ்வளவு வண்டிகளுக்குப் பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது; இவ்வளவு வண்டிகளுக்குக் கொடுக்கப படவில்லை; இவ்வளவு வண்டிகள் டாக்ஸ் கட்டி இருக்கின்றன; இவ்வளவு வண்டிகள் டாக்ஸ் கட்டவில்லை போன்ற விவரங்கள் எல்லாம் அந்த R. T. O. ஆபீஸில் இருக்கும். அதைக் கொண்டு அதிகாரிகள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க முடியும். ஆகவே, R. T. O. ஆபீஸிலேயே வரி கட்ட வேண்டுமென்று வைத்தால் வரி ஏய்ப்பையும் கண்டிப்பாகத் தடுத்து விடமுடியும. இதைப் பற்றி இந்தச் சட்ட மன்றத்திலேகூட பல அங்கத்தினர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 1966-ம் ஆண்டு மார்ச மாதம் 18-ம் தேதி அன்று அப்பொழுது போக்குவரத்து அமைச்சராக இருந்த ஆர். வெங்கட்டராமன் அவர்கள்கூட இதற்கான வழிவகைகளைச் செய்துவருகிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

முன்பு மொபைல் ஸ்க்வாட் என்று ஒன்று இருந்தது. அது ஓவர் ஸ்பீடில் போகிறவர்கள் மேல் நடவடிக்கை எடுத்தது. அது இப்பொழுது இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. மறுபடியும் அதை ஏற்படுத்த வேண்டும். ஏனென்றால் இப்பொழுது நாட்டிலே வண்டிகள் வெகு வேகமாகப் பெருகிக் கொண்டு வருகின்றன. லாரிகளும் அதிகமாகப் பெருகிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவர்கள் ஓவர் ஸ்பீடாகப் போவதைத் தடுக்க வேண்டுமானால் இந்த மொபைல் ஸ்க்வாட் தேவை. அந்த மாதிரி வேகமாகப் போகிறவர்கள் மேல் நடவடிக்கை எடுக்கவும் வேகமாகப் போவதைத் தடுக்கவும் இந்த மொபைல் ஸ்க்வாட் ஏற்படுத்த வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது லாரிகள் தான் அதிக வேகமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அந்த லாரிகளினால்தான் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. விபத்துக்களுக்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. பல லாரிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் ஸ்மக்லிங்கில் ஈடுபடுகிறார்கள். தஞ்சை, மற்ற இடங்களிலேயிருந்து கொட்டைப் பாக்கு, சூடம், போன்ற பொருள்களை கடத்திச் செல்கிறார்கள். அப்படிக் கடத்திச் செல்கின்ற காரணத்தினால் வெகு வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். இதனால் சில விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

அதோடு, ஒரு லாரி இரண்டு லாரி வைத்திருக்கக் கூடியவர்கள் தங்களுடைய பணியாளர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய ஊதியம் மிகமிகக் குறைவு அவர்கள் அதிகமாக வேலை செய்து முதலாளியிடம் நல்ல பெயர் வாங்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். வெகு வேகமாக ஓட்டி விபத்துக்களிலே ஈடுபடுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த லாரியில் வேலை செய்கின்ற பணியாளர்களுக்குக் குறைந்த அளவு ஊதியத்தையாவது சர்க்கார் நிர்ணயித்துக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அதோடு, இரவு 9 மணிக்குமேல் காலை 6 மணிக்குள் லாரிகளில் எப்படிச் சென்றாலும் சரி—இரண்டு டிரைவர்கள் இருக்க வேண்டும். ஒருவர் களைப்படைந்தால் மற்றவர் ஓட்ட முடியும்—இந்த நிலை அமையுமானால். இவ்வாறு செய்தால், கூடுமான வரையில் 100-க்கு 90 விபத்துக்களை தடுக்க முடியும். இதன் மூலம் வேலை வாய்ப்பு வசதியும் கிடைக்கிறது. விபத்துக்களை தடுப்பதற்கும் இது வசதி செய்து கொடுக்கிறது.

லாரிகளில் சில பேர்கள் அதிகமான லோடுகளை ஏற்றிக்கொண்டு செல்கிறார்கள். அதுவும் இரவு நேரங்களில் காலைக்குள் சேர்பிக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் வேகமாகப் போவதோடு அதிக லோடுகளையும் ஏற்றிக்கொண்டு செல்கிறார்கள். ஓரிரண்டு நாட்களுக்கு முன்னால் கூட, பாலாறு பக்கத்திலே செங்கல்பட்டு சமீபம் பார்த்தேன். ஒரு பெரிய மெஷினை—12 அடி உள்ள மெஷினை ஒரு லாரி ஏற்றிக்கொண்டுசென்றது. அப்பொழுது லாரியின் வலது டையர் பர்ஸ்ட் ஆகிவிட்டது. அதன் காரணமாக அந்த மெஷின் வலதுபுறமாக

அழுத்த அந்த லாரி தலை குப்புற புரண்டுவிட்டது. டிரைவரும் கண்டக்டரும் அதிர்ஷ்டவசமாகத் தப்பினார்கள். அந்த லாரி தூள்தூளாக ஆகிவிட்டது. அதை இன்னொரு லாரி வந்து எடுத்துச் செல்லக்கூடிய அளவு விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த அளவு அதிகமான சரக்குகளை எடுத்துச் செல்கிறார்கள். நீண்ட குழாய்களையும் கம்பிகளையும் லாரியில் ஏற்றுகிறார்கள். இந்த கம்பிகள் கருப்பாக இருப்பதனால் இரவிலே இருட்டிலே தூரத்திலே அந்த கம்பிகள் இருப்பதே தெரியவில்லை. அவர்கள் ரொம்ப வேகமாகப் போகிறார்கள். அருகில் போகிறவரை அந்த லோடு தெரிவதில்லை. இதனால் அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

இந்த லாரிகளில் வைக்கோல் போரையும் ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். இந்த வைக்கோல் போர் பெரிய தேர் மாதிரித் தெரிகிறது. போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள்கூடச் சொன்னார்கள், திருவாரூர் தேர் மாதிரி என்று. அந்தத் திருவாரூர் தேர் மாதிரி இந்த வைக்கோல் போர் இருக்கிறது. நான் சிறு குழந்தையிலே அந்தத் தேரைப் பார்த்தேன். ஓட்டுகிறவன் தானாக ஒதுங்கிப் போனால்தான் அவனை நாம் தாண்டிப் போகமுடியும். பின்னால் வருகிறவன் முடிந்தால் முந்திப் போகட்டுமேயென்று அவர்கள் வண்டியை நிறுத்தாமலேயே செல்கிறார்கள். நாம் அவர்களை நேரடியாக ஓவர்டேக் செய்வது என்பது முடியாத காரியம்.

அடுத்தபடியாக, தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறை மற்ற எல்லா மாநிலங்களையும் விட, மற்ற மாநிலங்களில் நடப்பதைவிட வெகு நன்றாக செம்மையாக நடக்கிறது என்பதை நாம் சந்தோஷமாகச் சொல்லிக் கொள்ளலாம். தனியார் துறையினரும் சரி, தேசியமயமாக்கப்பட்ட துறையினரும் சரி, எந்த போக்குவரத்துத் துறையாக இருந்தாலும் இந்த அதிகாரிகள் மிக நல்லமுறையிலே பணியாற்றுகிறார்கள். இந்த போக்குவரத்துத் துறைக்கு முன்னால் இருந்த அமைச்சர்களும் சரி, இப்பொழுது இருக்கிற அமைச்சரும் சரி, இந்த இலாகா அதிகாரிகளும் இந்த இலாகா மிக நல்லமுறையில் இயங்க வேண்டுமென்பதற்காக நல்லமுறையில் பாடுபட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் நன்றியையும் பாராட்டையும் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்த தேசியமாக்கப்பட்ட இலாகா சிறப்பாக நடக்கவேண்டும். நஷ்டம் இல்லாத வகையில் நடைபெற வேண்டும். இலாபம் இல்லாவிட்டால்கூடப் பரவாயில்லை. நஷ்டம் இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். 'நோ பிராஃபிட் நோ லாஸ்' பேஸிலே கூட நடத்தலாம். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள பஸ்களை நேஷனலைஸ் செய்திருக்கிறார்கள். அதை வரவேற்கிறோம். தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை வேண்டிய கொள்கைதான். டிரான்ஸ்போர்ட், கம்யூனிக்கேஷன், ரெயில்வே, தபால் போன்றவைகள் எல்லாம் தனியாரால் ஆரம்பிக்கப்பட்டாலும் கூட நாளாக ஆக அது சர்க்காரினுடைய ஆதிக்கத்தின்கீழ்தான் இருக்கவேண்டும். அந்த முறையிலே இதை நான் வரவேற்கிறேன். தற்போது 75 மைல்களுக்குமேல் உள்ள ரூட்டுகளில் பஸ் வைத்திருக்கிறவர்கள் பணம் கொடுத்துத்தான் அந்த பஸ்களை வாங்கியிருக்கிறார்கள். நம் தேசத்துப் பணம் கொடுக்கப்பட்டு வாங்கப்பட்டது. அந்த பஸ்கள் எல்லாம் ஐடிலாக இருக்கின்றன. அப்படி வைக்காமல் அவர்களுக்கும் ஆல்டர்னேட் ரூட் கொடுத்தால், அவர்கள் பிறகு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக அந்த தொழிலிலிருந்து வேறு தொழிலுக்குப் போய்விடுவார்கள். இப்படி பஸ்களை ஓடாமல் வைத்திருப்போமானால் மற்ற தொழில் ஆரம்பிக்க எண்ணுபவர்கள்கூட நமக்கும் இந்த கதி வந்தால் என்ன செய்வது என்று எண்ணி, தொழிற்சாலையை ஆரம்பிக்க துணிச்சல் இல்லாத நிலையிலிருப்பார்கள். அப்படி இருந்தால் மந்தநிலை ஏற்படும்; தொழில் வளர்ச்சி பாதிக்கப்படும்; முன்னேற்றமெல்லாம் பாதிக்கப்படும்; தொழிலாளர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு பாதிக்கப்படும்; எல்லாமே பாதிக்கும். இதனால் உடனடியாக அவர்களுக்கு ஆல்டர்னேட் ரூட் கொடுத்து ஒரு செம்மையான நிலையை உருவாக்கவேண்டும். அதைப் பற்றி பரிசீலிப்பதையும் நான் வரவேற்கிறேன்.

1968 மார்ச் 16]

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி. இப்படி பேசுகின்ற இந்த கருத்துக்களை அடிப்படையாக வைத்து ஆங்காங்கு இருக்கிற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள், அதாவது இந்த உரிமை வழங்குகிறவர்கள் ஆர். டி. ஓ. என்று அழைக்கப்படுகிறவர்களுடைய பரிந்துரையின் பேரில் அவர்களுக்கு மாற்றுத் தடங்கள் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. நா. காசிராமன். இது ஒரு மகிழ்ச்சிகரமான செய்தி. இதை நான் வரவேற்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் என்று ஒரு புஸ்தகம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். பட்ஜெட் டிமாண்ட்ஸ் என்றும் ஒரு புஸதகம் கொடுத்திருக்கிறாகள். இந்த கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் என்ற புத்தகத்திலே இந்த நேஷனலைஸ்டு மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் மூலமாக 8 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் வருவதாகக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியானால் சென்ற ஆண்டு 37 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். இப்போது எப்படி இலாபமாக வந்தது? கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் என்ற புத்தகத்தையும் பட்ஜெட் டிமாண்டையும் நான் ஒத்திட்டுப் பார்க்கும்போது சில குறைகள் எனக்குத் தென்பட்டன. அந்தக்குறைகளைத் தெரிவிப்பது என் கடமையாகக் கருதுகிறேன். கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸ்ஸிலே 8-ஆம் பக்கத்திலே வேஜஸ் ஆஃப் டிராஃபிக் அண்டு டெக்னிகல் ஸ்டாஃப் 216 இலட்சம் ரூபாய் என்று கொடுக்கபபட்டிருக்கிறது. ஆனால் பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 1159-60-ம் பக்கததிலே 231 இலட்சம் ரூபாய் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே 15 இலட்சம் கூடி இருக்கிறது. அதாவது டிமாண்டைவிட 15 இலட்சம் குறைவாக கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போல் பெட்ரோல் டீஸல் ஆயில் அண்டு அதர் ஃப்யூயல் என்பது பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 173 இலட்சம் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 160 லட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே 13 இலட்சம் குறைவாக காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல் டையர்ஸ் அண்டு டியூப்ஸ்ஸிலே 1966-67-ஐ விடக் குறைச்சலாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 7·6 இலட்சம் என்று காட்டப்படுகிறது. ஆனால், கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 7 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வெஹிகில்ஸ் டாக்ஸஸ் அண்டு லைசென்ஸ் ஃபீஸ் என்ற பிரிவிலே பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 104 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 93 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல் சர்சார்ஜிலே 1966-67-லே 68·16 இலட்சம் செலவானதைவிட குறைவாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலேயும் பட்ஜெட் டிமாண்டிலே 61 இலட்சம் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே 55 இலட்சம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. ஆக பட்ஜெட் டிமாண்டிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகைக்கும் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகைக்கும் வித்தியாசம் பார்த்தால் 45·6 இலட்சம் ரூபாய் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே குறைவாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்ஸிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற 8·36 இலட்சம் ரூபாய் இலாபத்தை கழித்தால் 37·24 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் வரும். ஆக இந்த கணக்குகளையெல்லாம் பார்த்தால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் நஷ்டத்திலே ஓடுவது நன்றாகத் தெரிகிறது. நஷ்டம் வராது என்று சொல்லவில்லை. அதைப்பற்றி ஆராயவேண்டும். இலாபத்திலே நடத்தினாலும் நஷ்டத்திலே நடத்தினாலும் ஜனங்களுடைய வரிப்பணத்திலேதான் அது நடக்கிறது. நஷ்டத்திலே நடத்தினால் ஜனங்களிடமிருந்து அதிக வரி வாங்க வேண்டியிருக்கும். ஆகவே, நஷ்டத்தை ஒழித்தாலொழிய, குறைந்தபட்சம் நோ பிராஃபிட்–நோ லாஸ் என்ற நிலையை ஏற்படுத்தினாலொழிய இந்த தொழிலுக்குப் பாதகம் ஏற்படாமல் இருக்காது. நஷ்டமில்லாமல் நடத்தினால்தான் ஓரளவு பிற்காலத்திலே அது பாதகமான தொழில் என்ற நிலை ஏற்படாமல் இந்தத் தொழிலை நடத்த முடியும். இப்பொழுது பல இலட்சக் கணக்கான ரூபாய்களைப்போட்டு நடத்துகிற சூப்பர் மார்க்கெட் நஷ்டத்திலே ஓடுவதால் அதை மூடிவிடலாமா என்ற மயக்கம் தோன்றுவதுபோல்

பின்னாலே இதற்கும் தோன்றினால் தேசிய உடைமையினுடைய மொத்த வலிவும் போய்விடும். அதற்காக வழிவகை செய்து இந்த நஷ்ட நிலையைப் போக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த பஸ்கள் வேகமாக ஓடுகின்றன. அதிலும் ஸ்டேட்டிரான்ஸ் போர்ட் பஸ்கள் மிக வேகமாக ஓடுகின்றன. நான் அடிக்கடி சென்னையிலிருந்து கும்பகோணத்திற்கு காரிலே போகக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் 50 மைல், 60 மைல் வேகத்தில் போகிற பொழுது பின்னால் நாம் சென்றால் அவனாகத்தான் நிறுத்தவேண்டும். நாமாக அவனை ஓவர்டேக் செய்யமுடியாது. நேச்சுரல் கால்ஸுக்காக அல்லது டீ குடிப்பதற்காக அல்லது வேறு ஏதாவது கடைக்குப் போக வேண்டியிருந்தாலொழிய வண்டியை நிறுத்துவதே கிடையாது. ஆகவே, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் ஒரு நாளும் ஸ்பீடாகப் போகச் செய்யக் கூடாது. அவர்கள் 40 மைல் வேகத்திலே போவதுகூட அதிகம்தான். தனியார் துறை பஸ்களும் டிரங்க் ரோடிலே வேகமாக ஓடுகின்றன. அதிலும் ஜில்லாக்களிலே போகும்போது மிகவும் குறைந்த வேகத்தில் போக வேண்டும். இந்த ஓவர் ஸ்பீடுகள் அதிகமாக இருப்பதனால் ஆக்ஸிடண்டுகள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. ஆக்ஸிடெண்ட் என்றாலே எதிர்பாராமலே நடப்பது என்பதுதான் பொருள். தஞ்சையிலிருந்து கும்பகோணம் ரோடுக்கு வருவதற்கு—25 மைல் தூரம் உள்ள பாதைக்கு—ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸிலே 45 நிமிஷம் தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 45 நிமிஷத்திலே போகவேண்டுமென்று வைத்திருக்கிறார்கள். அப்படியென்றால் அந்த நேரத்தில் போய்சேருவதற்கு எவ்வளவு வேகமாக ஓட்ட வேண்டும்? தஞ்சை ஜில்லா விவசாயம் நிறைந்த ஜில்லா. கால்நடை, மாட்டுவண்டிகள், விவசாயிகள், இதர வண்டிகள் அதிகமாக இருக்கிற இடம். அந்த ரோடுகளில் சாதாரணமாகச் செல்லக்கூட நிரம்ப கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதுவும் திருவிழாக் காலங்களில் சொல்ல வேண்டியதில்லை. அந்த வண்டிகள் வரக்கூடாது என்று சொல்லவில்லை. ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் வண்டிகளினுடைய வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டும்; அதோடு மற்ற வண்டிகளினுடைய வேகத்தையும் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் நாம் ஓட்டுகிறவர்களை பார்க்கவேண்டுமென்றால் ஸ்டூலே போட்டுக்கொண்டுதான் பார்க்கவேண்டி இருக்கிறது. அவர்கள் அவ்வளவு குள்ளமாக சிறிய டிரைவர்களாக இருக்கிறார்கள். டிரைவர் உட்கார்ந்திருப்பதே தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி. வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். ஆனால், விரைவு போக்குவரத்து வண்டிகளின் நேரத்தைக் குறைத்து, வேகத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க திரு. ஆர். கருப்பையா அவர்கள் ஒரு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. நா. காசிராமன். போக்குவரத்துத் தொழிலில் அனுபவம் இல்லாத காரணத்தினால் அப்படிச் சொல்லியிருக்கலாம். நான் அனுபவத்தில் சொல்கிறேன். அது நல்லது அல்ல. வேகமாக போவது பார்ப்பதற்கு வேண்டுமானால் அழகாக பெருமையாக இருக்கலாம். ஆனால் நாம் வேகமாகப் போனால் நாம் நினைத்த ஊருக்குப் போகாமல், நாம் எந்த ஊருக்குப் போகவேண்டாம் என்று நினைப்போமோ அந்த ஊருக்குப்போய்ச் சேர்ந்துவிடுவோம். அது நல்லது அல்ல.

சென்னை நகரத்தில் அதிகமான பேர்களை ஏற்றுகிறார்கள். ஓவர் கிரௌடிங் ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது. 35 பேர்கள் என்பது, 65 பேர்கள் வரை ஏறுகிறார்கள். அதற்கு குறைந்து இருக்காது. இப்படி இருக்கும் பொழுது ஜனங்களுக்கு கஷ்டமாக இருக்கிறது. தனியார் துறையிலே ஓவர்லோடு ஏற்றினால், கண்டக்டர், ஓனர் இரண்டு பேர்களையும் சேர்த்து சார்ஜ் செய்கிறார்கள், ஆனால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் அப்படியில்லை. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களுக்கு பெர்மிட்டே இருந்தால் தானே? பெர்மிட் இருந்தால் தானே பெர்மிட் கண்டிஷன், பெர்மிட் கண்டிஷன் இருந்தால் தானே வயலேஷன் ஆஃப் பெர்மிட் கண்டிஷன். ஓவர்லோட்

அதிகமாக எற்றுகிறார்கள். அது நல்லது அல்ல. ஜனங்களுக்கும் நல்லது அல்ல. வண்டிக்கும் நல்லது அல்ல. ஓட்டுகிறவர்களுக்கும் நல்லது அல்ல ஓவர்லோட் எல்லா ரூட்களிலும் நிறைய இருக்கிறது. (குறுக்கீடு) கண்டிப்பாக ஓவர்லோட் லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களில் இல்லை, ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ்களில் இல்லை. எனக்கு தெரிந்த வரையிலும் பிரைவேட் ஆபரேடர்ஸ் பஸ்களிலும் கூடுமான வரையிலும் இல்லை.

ஒரு பொதுவான அபிப்பிராயம் கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் மரியாதையாக நடந்துக்கொள்வதில்லை என்பது. ஆனால் அவர்கள் சுத்தமாக மரியாதையாக நடந்துக்கொள்வதில்லை என்று சொல்லமுடியாது. எனக்குத் தெரியும் தினமும் அவர்கள் ஆயிரக்கணக்கான மக்களோடு பழகவேண்டியிருக்கிறது. பல்வேறுவிதமான டெம்பரமெண்டு உள்ளவர்களோடு பழகவேண்டியிருக்கிறது. 'டெம்பரமெண்ட்ஸ் டிஃபர்'. ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொரு விதமாகச் சொல்கிறார்கள். 'எனக்கு முதலாளியைத் தெரியும்' என்று ஒருவர் சொல்வார். 'எனக்கு அமைச்சரையே தெரியும்' என்று இன்னொருவர் சொல்வார். யாருக்கு பயப்படுவான் தொழிலாளி? டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் நல்லவிதமாக மரியாதையுடன் நடக்க வழிவகைகள் செய்யவேண்டியது தான். அதே சமயத்தில் அவர்களை அதிகமாக துன்பத்துக்கு ஆளாக்கக் கூடாது என்பதை நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

டீசல் கன்ஸம்ஷன் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களில் நிறைய ஆகிறது. இதைக் கவனிக்க வேண்டும். சில பஸ்களில் பார்த்தால் வார் ஃப்ரண்டு மாதிரி ஸ்மோக் ஸ்கிரீன் பஸ்களுக்குப் பின்னாலிருந்து வந்துக் கொண்டிருக்கும். இன்னும் சிலபஸ்களில் பார்த்தால், பழைய காலத்தில் இரட்டை மாட்டு வண்டிகள் ரோடில் போனால், ரோடில் மாடுகள் கோடு போட்டுக்கொண்டே போகும், அம்மாதிரி பஸ் போகிற இடங்களிலெல்லாம் பின்னாலேயே ஆயில் ஒழுகி ரோடில் கோடு போட்டுக் கொண்டே போகும். இம் மாதிரியெல்லாம் டீசல் ஆயில் வேஸ்ட் ஆவதைக் கண்காணிக்க வேண்டும். எவ்வளவு செலவழிகிறது என்பதைப் பார்த்து, டீசல் ஆயில் கன்ஸம்ஷனைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். மேலும், பஸ்கள் நிற்கும் பொழுது 'engines are allowed to run idle' அதனால் மூன்றுவிதமான கெடுதல்கள் ஏற்படும். ஒன்று என்ஜின் தேய்மானம், இரண்டு டீசல் ஆயில் வேஸ்ட், மூன்று கொஞ்சம் வைப்ரேஷன் ஆகி கியர் மாறிவிட்டால், யார் எதிரில் வருகிறார்களோ அவர்கள் மீது போய் பஸ் பாய்ந்துவிடும். இதையெல்லாம் சரிவர கண்காணிக்கவேண்டும். இது மாதிரி வேஸ்டேஜ் நிறைய இருக்கிறது. பஸ்களை ரோடில் நிறுத்திவிட்டு, கண்டக்டர், டிரைவர் என்ஜினை ஆஃப் பண்ணாமல் காபி, டீ சாப்பிடப் போய்விடுகிறார்கள். இது நல்லது அல்ல. இது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு கெட்ட பெயரை உண்டாக்கும். இதனால் ஜனங்களுக்கும் கெடுதல் உண்டாகும். அரசாங்கத்திற்கும் கெட்ட பெயர் உண்டாகும்.

1966–67-ல் 174 பஸ்கள், 129 சர்வீஸஸ், 44 ரூட்கள் இருந்தபொழுது ஸ்பேர் பார்ட்களுக்காக செலவானது அக்சுவலாக ரூ. 15·78 லட்சம். ஆனால் 1968–69-ம் ஆண்டுக்கு 188 பஸ்கள், 146 சர்வீஸ்கள், 55 ரூட்கள் இருக்கும்பொழுது ஸ்பேர் பார்ட்ஸுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் தொகை ரூ. 15 லட்சம்தான். முன்பிருந்ததைவிட பஸ்களும் கூடுதலாகியிருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலையும் உயர்ந்திருக்கிறது. இருந்தும் நாம் ஒதுக்கியிருக்கிறது ரூ. 15 லட்சம் தான். பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறைவாகவும், விலையும் குறைவாகவும் இருந்தபொழுது செலவாகிய தொகையைவிடக் குறைவாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இது போதாது. இந்த இனத்திற்கு அதிகமாக ஒதுக்கவேண்டும். அதே மாதிரி தான் 1966–67-ல், 174 பஸ்கள் 129 சர்வீஸ்கள், 44 ரூட்கள் இருந்தபொழுது பெட்ரோல், டீசல் ஆயிலுக்கு ரூ. 35 28 லட்சம் செலவாகியிருக்கிறது. ஆனால் இப்பொழுது 1968–69-ம் ஆண்டுக்கு, 188 பஸ்கள், 146 சர்வீஸ்கள். 55 ரூட்கள் இருக்கும்பொழுது பெட்ரோல் டீசல் ஆயிலுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற தொகை ரூ. 38 லட்சம் தான். இப்படியெல்லாம் குறைவாக ஒதுக்கினால் லாபம் இருக்கிற

மாதிரி பொய்யான நிலைமையைக் காட்டும். ஆனால் நடைமுறையில் நஷ்டத்தில் கொண்டுவந்து விட்டுவிடும். ஆகவே, கூடுமான அளவுக்கு ஃபாக்ட் (fact) களுக்குத் தகுந்தாற்போல் இந்த இனங்களுக்கு தொகை ஒதுக்கப்படவேண்டும் அப்பொழுதுதான் இவைகளையெல்லாம் அடிக்கடி கண்காணித்து, ஏதாவது மார்ஜினல் லாஸ் வந்தாலும்கூட, அதை நல்ல விதமாக மேக்கப் செய்யலாம். ஆகவே, இதற்கெல்லாம் அதிகப்படியான தொகை ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பட்ஜெட்டில் டெவலப்மெண்டு ஸ்கீம்-க்கு முன்பு அதிகமான பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழு குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், டெவலப்மெண்டு பண்டுக்கு பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை. பாஸெஞ்சர்ஸ் அமினிடி பண்டுக்கு பணம் ஒதுக்கப்படவில்லை. வொர்கர்ஸ் ஹவுஸிங் ஸ்கீமுக்கு ஒதுக்கப்படவில்லை. இதற்கெல்லாம் பணம் ஒதுக்கினால், நமக்கு லாபம் குறைந்து, வித்தியாசம் நஷ்டத்தில்தான் வரும். கணக்குகளை நன்றாக கண்காணிக்க வேண்டும். இப்பொழுது பாசஞ்சர்கள் தொகை அதிகமாகிக்கொண்டிருக்கிறது, அதனால் கலெக்ஷன் நிறைய ஆகிறது. அந்த கலெக்ஷன் எல்லாம் சரியாக வந்து சேருகிறதா, எந்தவிதத்திலாவது லீகேஜ் இருக்கிறதா, சரியாக டிக்கெட் கொடுக்கிறார்களா, கொடுத்த டிக்கெட்டையே மறுபடியும் கொடுக்கிறார்களா, வேறு எந்தவிதமான விவகாரங்கள் நடக்கின்றனவா என்றெல்லாம் செக்கர்ஸ் வைத்து நல்ல முறையில் கண்காணித்து, வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். இதை ஒரு தொழிலாகக் கருதி நல்ல விதத்தில் நடத்திக்கொண்டு வர வேண்டும். ஜனங்களுக்கு சௌகரியம் செய்ய வேண்டியதுதான். அதற்காக நஷ்டப்பட்டுத்தான் சௌகரியம் செய்யவேண்டும் என்பது அவசியம் அல்ல. செய்யவேண்டும், ஆனால் செய்வதை நன்றாகச் செய்ய வேண்டும்.

கடைசியாக ஒன்றை மட்டும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சமீபத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் 2, 3 நாட்களுக்கு முன்னால் சொன்னார்கள். இந்த பஸ் சார்ஜ் கட்டண விகிதம் பற்றி. அது பற்றியும் கொடுக்கப்பட்ட அறிக்கையில் வந்திருக்கிறது. எந்தெந்த ரூட்களில் தனியார் ரேட் கிலோ மீட்டருக்கு 3 பைசாவாகவும், அரசாங்கப் பஸ் ரேட் 2 பைசாவாகவும் இருக்கிறதோ அந்த இடங்களில் பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டவர்களோடு பேச்சு வார்த்தை நடத்தி, அவர்கள் மூன்றிலிருந்து 2·5 பைசாவாகக் குறைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றும், சர்க்கார் ரேட் 2 பைசாவிலிருந்து 2·5 பைசாவாக உயர்த்திக்கொள்ள வேண்டும் என்றும், சமரசத்திற்கு வந்த, அதன் பிரகாரம் செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள், ஆனால் மக்களிடத்திலே ஒரு தவறான அபிப்பிராயம் இருந்துவருகிறது. எல்லா இடங்களிலும், எல்லா ஜில்லாக்களிலும் கட்டண விகிதம் 3 பைசாவிலிருந்து 2·5 பைசாவுக்கு வந்துவிடுமோ என்ற அச்சம் தொழில் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கக்கூடியவர்களுக்கு இருக்கிறது. நான் அந்த தொழிலில் ஈடுபட்டவன் சொல்கிறேன் என்ற ஒரு காரணத்தைமட்டும் வைத்துக்கொண்டு நோக்காமல், இது ஒரு தொழில், தொழில் நன்றாக நடக்கவேண்டும், அதற்கு வேண்டிய வசதிகள் இருக்கவேண்டும் என்பதை மனதில் கொள்ள வேண்டும். இது பற்றி திட்டவட்டமான விளக்கத்தை புத்தகக் குறிப்பில் கொடுத்திருப்பது நல்ல காரியமாக இருக்கிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கமாக அறிவித்துவிட்டால் மனதில் எந்தவிதமான சங்கடங்கள், ஐயப்பாடுகள் இருப்பினும் அவை நீங்கிவிடும்.

இப்பொழுது விலைவாசி ஏறியிருக்கிறது. சம்பளம் ஏறி இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் வொர்கர்களுக்கு இண்டரிம் ரிலீஃப் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதுவே ஒரு பெரிய பூதமாக இருக்கிறது. இன்னும் முழு நிவாரணம் அளிக்கக்கூடிய ரிபோர்ட் வந்தால், அது எப்படி வரும், எந்த மாதிரி அளவுக்கு இருக்கும் என்று தெரியாது. மேலும் சார்ஜை குறைத்துக் கொண்டே போனால், நஷ்டம்தான் ஏற்படும். ஜனங்களுக்கு உபயோகப்படக்கூடிய சர்வீஸ் என்றாலும், அதில் நஷ்டப்படுவது நல்லது அல்ல. அதை கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும். ஜனங்களுக்கு குழப்பம் இல்லாத அளவுக்கு விளக்கம் தருமாறு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலானது வெகுகாலத்திற்கு முன்னால் இருந்த நிலைமையைவிட, இப்பொழுது நல்ல முறையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. தனிப்பட்டவர்கள் நடத்திவந்தபொழுதும், சர்க்கார் அதில் ஈடுபட்டு, எடுத்துக்கொண்ட பின்பும் நல்ல முறையில் நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். ஆனால், அந்த தொழிலுக்கு கெடுதல் ஏற்படாவண்ணம், அதை ஒரு தொழில் என்று கருதி நல்ல விதத்தில் நடத்தவேண்டும். நமது தமிழகத்தில் நடக்கும் இந்தத் தொழிலைப் பற்றி யாரும், மற்ற மாநிலங்களிலுள்ளவர்களும் குறைகூறா வண்ணம இதை நஷ்டம் இல்லாமல் நடத்தவேண்டும். லாபம் வேண்டும் என்ற அவசியமில்லை என்று கூறிக்கொண்டு, தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி. திரு. காசிராமன அவர்கள் பட்ஜெட்டில் இருக்கும்வித்தியாசத்தைப்பற்றிஎடுத்துச்சொன்னார்கள். அதாவதுடீடைல்டு ட்ஜெட்டில் எஸ்டிமேட் ஃபார் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்கில் முதலில் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதற்கும், மெமோராண்டத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதற்கும் வித்தியாசம் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள்.

திரு. நா. காசிராமன். பட்ஜெட் டிமாண்டில் வால்யூம் 3, 1159–1160-ம் பக்கத்தில் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி.—அந்த வித்தியாசம், தொடர்ந்து வருகிற கணக்குக்கும், அந்தந்த ஆண்டு குறித்து சரிக்கட்டுகிற கணக்குக்கும் உள்ள வித்தியாசம், அந்தந்த ஆண்டு குறித்து சரிகட்டி வருகிற லாப நஷ்டக் கணக்கிற்கும் அவ்வப்பொழுது இருக்கிற காஷ் பாலன்ஸ் என்ற அளவில் இருக்கிற ரெவின்யூ கணக்கிற்கும் உள்ள வித்தியாசம் தான் அது. அதைத் தான் உறுப்பினர் அவர்கள் வித்தியாசம் இருப்பதாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஒன்று ரெவின்யூ கணக்கில் இருப்பது. கமர்ஷியல் அண்டர்டேகிங் தலைப்பில் அவ்வப்பொழுது அந்தந்த வருஷத்தில் அகின்ற வரவு-செலவு, லாப நஷ்டம் என்கிற அளவிலே நாம் பார்க்கிறபொழுது, இந்த ஆண்டில் போன ஆண்டைவிட ரூ. 30 லட்சம் குறைவாக நாம் நஷ்டத்தை அடைந்திருக்கிறோம். அடுத்த ஆண்டு லாபத்தை எதிர்நோக்கிச் செல்லலாம் என்ற நம்பிக்கை ஏற்படுகிறது என்பதைத்தான் அது விளக்குகிறது.

திரு. நா. காசிராமன். எனக்கு அப்பொழுதே அந்த சந்தேகம் வந்தது. நான் 2, 3 வருஷங்களுக்கான பட்ஜெட் டிமாண்ட் ஃபார் கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்களில் பார்த்தேன். 1964–65, 1965–66, 1966–67 இப்படி ஒவ்வொரு வருஷத்திலும் இரண்டு figures-ஐயும் கம்பேர் செய்து பார்த்தேன். கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்கில் என்ன figure போட்டிருக்கிறதோ அதே figure தான் பட்ஜெட் டிமாண்டிலும் இருக்கிறது. ஆனால் இந்த வருஷம் பட்ஜெட் டிமாண்ட் பிகரையும், கமர்ஷியல் அண்டர்டேகிங் பிகரையும் பார்த்தால் குறைவான தொகை போடப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி போடப்பட்டிருப்பதால் லாபம் வருகிறது என்று பொதுவாகத் தெரிகிறது. ஆனால் பட்ஜெட் டிமாண்டு பிகர் இதில் பிரதிபலித்தால் அது நஷ்டத்தில் கொண்டுவந்து விடும்.

முற் பகல் 11-00

***திரு. எம். எஸ். மணி.** சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட, பெருந்துப், போக்குவரத்துத் துறை குறித்து, பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் கொண்டுவந்துள்ள கோரிக்கைகளை ஆதரித்து, என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விழைகிறேன். நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் பஸ்களை தேசிய மயமாக்கத் துவங்கி 21 ஆண்டுகள் இன்றைய தினம் ஆகின்றன. தமிழக அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்ட பிறகு அதை நல்லபடியாக தேசியமாக்கத் துவங்கி, அதே நேரத்திலே யாரும் பாதிக்கப்படக் கூடாது என்ற நல்ல நோக்கத்தோடு, 75 மைலும் அதற்கு மேற்பட்ட தூரம் ஓடும் பஸ்களை தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை மேற்கொண்டிருக்கிறது. அப்படித் திட்டத்தை மேற்கொள்ளும்போது, தனியார் பஸ்களை எடுத்துவிட்டு, அரசாங்க

பஸ்கள் ஓட்டும்போது பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளிகள் பாதிக்கப் படாமல் இருப்பதற்காக, கூடுமான வரையில் இன்றைய தினம், அரசாங்க போக்குவரத்துக்களில் அவர்களை வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளப் பட்டிருக்கிறார்கள். தனியார் பஸ்களிலே இருந்தவர்கள் பாதிக்கப்பட்டாலும் அரசாங்க பஸ்களிலே, 75 மைலுக்கு மேலே அரசாங்கம் பஸ்களை ஓட்டுவதாலும் அதிகம் பேர்கள் பாதிக்கப்பட மாட்டார்கள். அதோடு தனியார் பஸ்கள் தேசீயமயமாக்கப்பட்டதன் காரணமாக ஷெட்டுகளில் சும்மா இருந்து பழுதாகி விடாமல் இருப்பதற்காக, 75 மைலுக்குக் குறைந்த ரூட்டுகளில் அவர்கள் ஓட்ட முதல் சலுகையாக பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ்களும் இன்றையதினம் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப் பார்க்கும்போது இன்றையதினம் 236 வழித்தடங்களை அரசாங்கம் மேற்கொண்டுள்ளது. அதோடு மட்டுமல்லாமல், இனி கொடுக்கப்படும் ரூட்டுகளும் பொதுவாக கூட்டுறவு முறையிலும், தொழில் சங்கங்கள் சார்பில் கேட்டால், சிறு சிறு ரூட்டுகளை முதலிலே கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அது மட்டுமல்ல, ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் யாருக்கும் கொடுக்கக்கூடாது. மாக்ஸிமம் ஐந்து பஸ்கள் தான் இருக்கவேண்டும் என்கிற முறையைக் கடைப்பிடித்தால், இந்த நாட்டில் எல்லோரும் பிழைக்க வாய்ப்பாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் மோட்டார் வாகன வரிமூலம் ஏராளமான வருவாய் வருகிறது. ஆனாலும் அதில் பணியாற்றுகின்ற உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு குறைவான சம்பளம் தான் என்று குறிப்பிட்டார்கள். இருபது ஆண்டு காலமாகவே அப்படித்தான் இருக்கிறது. என்ன காரணம் என்று ஒரு முறை சட்ட மன்றத்திலே கேட்டபோது, அப்பொழுது இருந்த அமைச்சர் சொன்னார்கள், அவர்களுக்கு வேறு வழியில் பணம் வருகிறது என்று. வேறு வழியைத் தடுக்க ஊதியத்தை உயர்த்தலாம் என்று நான் யோசனை கூறினேன். அப்பொழுது அந்த யோசனையைக் கேட்டிருந்தால், இன்றையதினம் இந்த நிலை வந்திருக்காது என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாகவே, முன்பு ஏராளமான குறைகள் சட்ட மன்றத்திலே எடுத்துகாட்டப்பட்டன. எடுத்துகாட்டாத பிரச்னைகளே இல்லை. ஆனால் அப்பொழுது கவனிக்கவில்லை. இந்தத் துறைக்கு அமைச்சராக கலைஞர் கருணாநிதி வந்தார்கள். நானும் துருவித் துருவிப் பார்த்தேன், ஏதாவது குறைகளை எடுத்து வைக்கலாம் என்று; ஆனால், அத்தனை குறைகள்மீதும் அமைச்சரவர்கள் கைவைத்து விட்டார்கள். அப்படி எல்லாவற்றையும் கொடுக்கிற காரணத்தாலே இன்றைய தினம் தொழில் சங்கத்தலைவர்களால் எதையும் புதிதாக உற்பத்தி செய்ய முடியவில்லை. ஏன்? மனிதாபிமானத்தோடு குறைகளைத் தீர்க்கிறார்கள். எவ்வளவு சம்பளம் கொடுத்தாலும், இன்னும் பத்து ரூபாய் வேண்டுமென்றுதான் ஆசை இருக்கிறது. ஒரு தொழிலாளிக்கு ஒரு பஸ் இனாமாகக் கொடுத்தாலும், அடுத்த ஆண்டே, என், இரண்டு பஸ்களாகக் கொடுத்தால் என்ன என்கிற குறை வரும். ஆகவேதான், பொதுவாக அவர்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்க ஒரு 'ஹைபவர் கமிட்டி' ஒரு உயர் மட்டக் குழு ஒன்றை இங்கே அமைக்க வேண்டு என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த உயர் மட்டக் குழு என்னென்ன காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும், எவற்றைச் சாதிக்க வேண்டு என்று அதைப் பற்றியெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னால், அது அமைச்சரவர்களுக்கும் நல்ல வாய்ப்பாக இருக்கும், நடத்துவதற்கு நல்ல வழியாக அமையும் என்று கருதுகிறேன். பஸ்களிலெல்லாம ஏன் நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை ஆராயவேண்டும்; என்னென்ன காரணங்களால் நட்டம் ஏற்படுகிறது இந்த நட்டத்தைத் தவிர்த்து, லாபத்தை அடையும் வழியை எவ்வாறு காணவேண்டும், அதற்கான வழிகள் என்னென்ன என்றெல்லாம் ஆராயவேண்டும். தேசீயமயமாக்கப்பட்ட பஸ்கள் செல்லுகின்ற ரூட்டுகளிலே, தனியார் பஸ்களும் செல்லும் தொல்லை இல்லாமல் இருக்க வேண்டும். ஏனென்றால், அரசாங்க பஸ் ஓடும்போது, தனியார் பஸ் இடைமறித்து, இடைமறித்து ஓடுமேயானால், அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் குறையும். அரசாங்க வருமானம் பாதிக்கப்படும். அப்படிப்பட்ட ரூட்டுகளில், கூடுமான வரையில், தனியார்களுடைய பஸ்களைக் குறைத்துக்

கொண்டே வரவேண்டும். தனியார், இந்த பஸ்களில் ஒருமுறையைக் கடைபிடிக்கிறார்கள். ஒரு ஷெட்டிலே அல்லது பஸ் நிற்கக்கூடிய ஸ்டாண்டிலே ப்ரோக்கர் என்று சிலரை வேலைக்கு வைத்துக் கொள்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸிலே, லால்குடிக்குப் போகவேண்டும் என்றால், அவர்கள் 'லால்குடி' 'லால்குடி' என்று தேடி பிரயாணிகளை அழைக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கத் துறையில் அப்படிப்பட்ட புரோக்கர்கள் இல்லை. புரோக்கர்கள் இருக்கும் பஸ்களுக்கு அதிகமான கலெக்ஷன் கட்டாயம் வரும். ப்ரோக்கர்கள் இல்லாததால் நம்முடைய பஸ்களில் கலெக்ஷன் குறையத்தான் செய்யும். ஆகவே, அரசாங்க பஸ்களுக்கும், முக்கியமான இடங்களில், ஜங்ஷன்களில் ப்ரோக்கர்களை ஏற்படுத்தவேண்டும். இல்லையென்றால், தனியார் பஸ்களில்தான் மக்கள் ஏறிப்போவார்கள்.

இந்த நிர்வாகத்தில் தேவைக்கு அதிகமான ஊழியர்கள் பல இடங்களிலே இருக்கிறார்கள். அதேபோல இன்னும் சில இடங்களில் தேவைக்குக் குறைவாகவும் இருக்கிறார்கள். தேவைக்கு அதிகமாக இருப்பவர்களை தேவைக்குக் குறைவாக இருக்கும் இடங்களுக்கு மாற்றியும் அதிகமான ஆட்களைக் குறைக்கவும் கண்காணிக்க வேண்டும்.

ரிடையர் ஆன தொழிலாளிகள் கணக்குகளை முடிப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. வேலையை விட்டுப் போய்விட்டாலும், குறிப்பிட்ட காலத்தில் அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய தொகைகளைக் கொடுப்பதில் உடனடியாக முடிவுகள் எடுத்து, அதற்கான வழிகளைக் காண அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்திலே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சர்வீஸ் கண்டிஷன் மிக முக்கியமானது; அதோடு, 'அதர் பெனிஃபிட்ஸ்' தொழிலாளிகளுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலுகைகள் என்னென்ன, எவ்வாறு அவற்றைக் கொடுக்கலாம், என்னென்ன குறைகள் ஏற்படுகின்றன. எந்த எந்த வகைகளில் அவற்றைத் தீர்க்கலாம், சம்பள விகிதத்தை உயர்த்துவது எப்படி, இது போன்ற நிலைகளை விவாதித்து, நல்ல முடிவு எடுக்க அந்த உயர் மட்டக் குழு இன்றைய தினம் அமைக்கப்பட்டாக வேண்டும். அந்த உயர் மட்டக் குழுவில் ஐந்து பேர்கள் இருக்கலாம்; அப்படி ஐவர் கொண்ட குழுவாக அமைப்பதில் யார் யார் இருக்கவேண்டும் என்பதையும் இங்கே நிர்ணயிக்கவேண்டும். அந்த ஐந்து பேர்களில் போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள அனுபவம் பெற்ற அதிகாரியைப் போடலாம்; தொழில் சங்கத்தில் நல்ல அனுபவம் உள்ள, இந்தத் தொழிலோடு தொடர்பு உள்ள தலைவர் ஒருவரைப் போடலாம்; சட்டமன்றத்திலே பஸ் தொழிலிலே அனுபவம் மிகுந்த சட்ட மன்ற உறுப்பினர் ஒருவரைப் போடலாம்; தனியார் பஸ் நடத்தி அதிக அனுபவம் உள்ள ஒரு தொழில் அதிபரைப் போடலாம்; இன்னும் அனுபவமுள்ள ஆர். டி. ஓ.வையும் போடலாம். இப்படி ஐந்து பேர்கள் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை நியமித்து, இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகளை ஆராய்ந்தால், தொழில் தகராறுகள் ஏற்படாமல் சமாளிக்க முடியும். அரசாங்கம் நடத்தும் பஸ் துறையில், போராட்டம், வேலைநிறுத்தம் போன்றவைகள் ஏற்பட்டால், மக்களுக்கு நட்டம் என்ற ஹேதுவால், அப்படி எந்த தகராறுகளும் ஏற்படாமல் இருக்கும் நிலையை உண்டுபண்ண, தொழில் சங்கம், 'ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அண்ட் ஜெனரல் ஒர்க்கர்ஸ் யூனியன் இந்தக் கோரிக்கைகளைக் கேட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இவைகளை பரிசீலனைசெய் அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நன்மைகளைப் பார்த்தபோது, சட்ட மன்றத்திலே கடந்த காலத்திலே நான் கேட்கிறபோதெல்லாம், என்னைப் பார்த்து அப்பொழுது இருந்த அமைச்சர்கள் சிரிப்பார்கள், செருப்பு கொடுங்கள் என்று கேட்கிறேன் என்றால், செருப்பு வேண்டுமா என்று கேட்பார்கள். ஆனால் இன்று, அப்பொழுது நாங்கள் என்னென்ன கேட்டோமோ, என்னென்ன கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னோமோ, அவற்றை யெல்லாம் நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். உதாரணத்திற்குச் சொல்லப் போனால், வெளியூர் பஸ் கட்டணம் குறைக்க வேண்டும் என்பது ஒன்று

சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குப் போக ரூ. 13 என்று கட்டணம் இருந்தது. நாங்கள் அமைச்சரிடம் அன்றைக்குச் சொன்னோம், ரயிலிலே போகாமல், பஸ்ஸிலே போகிறோம், ஏனென்றால், நமமுடைய பணம் நம் சர்க்காருக்குப் போகவேண்டும் என்பதற்காக, ஆகவே, அதை குறைக்க வேண்டும் என்றோம். கேட்கவில்லை, ஆனால், இன்றைக்கு குறைத்து விட்டார்கள். அவாகள் உயர்த்திய மூன்று ரூபாயை இன்றைக்குக் குறைத்து, ரூபாய் 10 என்று செய்திருக்கிறார்கள். இதை பொது மக்கள் வரவேற்கிறார்கள்.

அதேபோலத்தான், நகரத்தில் பஸ்களில் சில்லரை இல்லாத தகராறுகள் நிறைய வருகின்றன. தயவுசெய்து, தலைவர் அவர்களே, ஐந்து நிமிஷம் கூட்டிக்கொடுக்க வேண்டும். பேச வேண்டியது நிறைய இருக்கிறது. நகர பஸ்களில் 12 பைசாவாக இருந்ததை, 15 பைசாவாகவும், 17 பைசாவாக இருந்ததை 15 பைசாவாகக் குறைத்தும் சில்லரைத் தகராறுகள் ஏற்படாத முறையில் இன்றையதினம் செய்திருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட காரணங்களால் பொதுமக்கள், கண்டக்டர்கள், இவர்களிடையே தகராறுகள் குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதோடு மட்டுமல்ல, நகரத்தில் ஓடும் பஸ்களில் எங்கு வேண்டுமானாலும் செல்லலாம் என்று குறைந்த கட்டணச் சீட்டுகள் போடுங்கள் என்று கேட்டோம். அன்றைக்குப் போடவில்லை. ஆனால் இன்றையதினம் நகரத்தில் விரும்பும் இடங்களுக்கெல்லாம் போகலாம, காலை ஐந்து மணியிலிருந்து, இரவு 11 மணிவரை ஒன்றரை ரூபாய் கட்டணத்தில், சென்னையைப் பார்க்கலாம், அதன் சுற்றுப்புறத்தைப் பார்க்கலாம் என்று செய்திருக்கிறார்கள். அதனால், வெளியூர்களிலிருந்து வருகின்ற பிரயாணிகள் சுலபமாகச் சுற்றிப் பார்க்க வசதியளிக்கப்பட்டிருக்கிறது

ஈவு இரக்கம் காட்டும் எண்ணத்திலே, நம்முடைய பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள், ஆஸ்பத்திரியில் சிகிச்சை பெறுகிற குருடர்கள், கால், கை இழந்தவர்கள் ஆகிய அப்படிப்பட்டவர்கள் அனுமதிச் சீட்டோடு வந்தால், அவர்கள் எங்கிருந்து ஆஸ்பத்திரிக்குச் செல்லவேண்டுமோ அதற்கு அவர்கள் கட்டணம் செலுத்த வேண்டியதில்லை, இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம் என்ற அளவுக்குச் சலுகை தந்திருக்கிறார்கள்.

அதைப் போல, பஞ்சப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, ஊக்க போனஸ், ஒர்க் ஷாப் தொழிலாளர்களுக்கு அட்டென்டென்ஸ் போனஸ் உயர்வு, பயிற்சியாளர்க்கு உதவிப்பணம், கிளீனர்களுக்கு உதவித் தொகை, மலை நாட்டில் பணியாளர்கட்கு குளிர்கால அலவன்ஸ் ஆகிய அத்தனையும் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, தொழிலாளர்கள் சங்கம் வைத்து நடத்துவதற்காக ஒரு கட்டடம், அதற்கு வாடகை இல்லாமல் கொடுத திருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், இந்த அரசாங்கத்தையும் அமைச்சரவர்களையும் நான் பாராட்டுகின்றேன். தையல் கூலி அதிகமாக இருக்கிறது, அதைக் கூட்டவேண்டும் என்றுகேட்டும், பல நேரங்களில் கொடுக்கப்படவில்லை. இப்பொழுது 12 ரூபாய் அளவுக்கு அதை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். பணியாளர்கட்கு சீருடை இரண்டு செட்தான் முன்பு கொடுத்தார்கள். இப்பொழுது மூன்று சீருடை கொடுக்கும் அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். எனவே, தொழிலாளர்கள் மனமார இந்த அரசாங்கத்தைப் பாராட்டுகிறார்கள். டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்குக் கொடுத்து வந்த பாட்டாவில் பத்து பைசா கூடுதலாக்கியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் விரும்பியது 25 பைசா. ஆனால், இன்றிருக்கும் பொருளாதார நிலையில், பத்துபைசா கூடுதலாக அமைச்சரவர்கள் கொடுத்து, இதோடு நின்று விடவில்லை. இனி லாபத்தை எதிர்பார்த்து, நீங்கள் கேட்ட கோரிக்கையை நிறைவேற்ற நான் காத்திருக்கிறேன் என்ற உத்தரவாதத்தையும் கொடுத்தார்கள். அதைத்தான் நம்முடைய எதிர்க்கட்சியில் இருக்கும் காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர், இது கஞ்சத்தனம் அல்லவா ? என்று கேட்க, அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள், நீங்கள் இதுகூட கொடுக்கவில்லை அது 'படு கஞ்சத்தனம் அல்லவா? என்று குறிப்பிட்டார். ஆகவே, இந்த பத்து பைசா கொடுத்திருப்பது தற்காலிகம் என்றே கருதுகிறேன். எதிர் காலத்தில் அதையும் கூடுதலாக ஆக்க வேண்டும் என்று ஆசையைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

1968 மார்ச் 16] [திரு. எம். எஸ். மணி]

இரவில் 12 மணி, 1 மணி ஷிப்ட் முடிந்து வீட்டுக்கு வரும் தொழிலாளர்களுக்கு பஸ் வசதி இல்லாமல் இருந்தது. இரண்டு மணிக்கு வேலை முடிந்து வீடு செல்வதற்கு, அசோக் நகர் போன்ற பகுதியில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு இரவிலே பஸ் வசதி செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

அண்மையில் உலகத்தமிழர் மாநாடு நடைபெற்றது. அதிலே போக்குவரத்து ஸ்தம்பிக்காமல் ஏராளமான பஸ்களை விட்டு, பொது மக்களுக்கு வசதி செய்திருக்கிறார்கள். உலகத் தொழில் கண்காட்சி நடைபெற்ற போதும் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை இல்லாமல் ஏராளமான பஸ்களை விட்டு பொதுமக்களுக்கு வசதி செய்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கண்காட்சிக்குள்ளே இரண்டு அரசாங்க பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டே இருந்தன. பூம்புகார் தேர் போல் அலங்கரிக்கப்பட்டு, அதற்காக புதிதாக பாடி கட்டி உள்ளே விட்டிருந்தார்கள். அதைக் கண்காட்சிப் பொருளாகப் பார்க்கும் அளவுக்கு நல்லமுறையில் அதைத் தயாரித்து இருந்தார்கள்.

'ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்' என்று சொல்லிக் கொண்டே இருந்தோம். அதை இன்றையதினம் 'தமிழக அரசாங்கப் போக்குவரத்து' என்று தமிழ்படுத்தியிருக்கிறார்கள். தமிழ்ப்படுத்தியது மட்டுமல்ல. அதிலே நம்முடைய திருவள்ளுவர் படத்தையும் மாட்டியிருக்கிறார்கள். தனியார் பஸ்களிலும் இன்றையதினம் அதை கடைபிடிக்கிறார்கள், திருவள்ளுவர் படத்தை மாட்டியது மட்டுமல்லாமல், ஒவ்வொரு திருக்குறளையும் எழுதியிருக்கிறார்கள். அந்தத் திருக்குறளைப் படிக்கும் மாணவர்கள், அதற்கு என்ன அர்த்தம், என்ன விளக்கம், அதற்கு இப்படி அர்த்தம் இருக்குமா, அப்படி அர்த்தம் இருக்குமா என்று வாதித்து, தங்களுடைய அறிவைப் பெருக்கிக் கொள்வதற்கும், அந்தத் திருக்குறட் கருத்தைக் கடைபிடிப்பதற்கும் நல்ல வாய்ப்பாக அமைந்திருக்கிறது.

தமிழ் முழங்கும் அளவிற்கு இன்றையதினம் நல்ல வாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். முன்பு 'பாரீஸ் கார்னர்' என்று சொன்னார்கள். அதை 'பாரிமுனை' என்று இப்பொழுது மாற்றியிருக்கிறார்கள். பாரியைப்பற்றிப் புத்தகத்திலே படித்திருக்கிறோம். பாரிமுனையை இன்று நேரில் பார்க்கிறோம். 'கெல்லீஸ்' என்று இருந்ததை 'கிள்ளியூர்' என்று மாற்றியிருக்கிறார்கள். 'பட்டினப்பாக்கம்' என்ற பழைய புறநானூற்றுச் சொற்களை நாம் பார்க்கும் அளவுக்கு அங்கே நிலைமை உயர்ந்திருக்கிறது.

இவ்வளவு வசதிகளையும் செய்து கொடுத்துவிட்டிருக்கிறோம், என்றாலும், சில குறைகளும் அங்கே ஏற்படுகின்றன. அந்தக் குறைகளை நாம் திருத்துவதற்கு முயலவேண்டும். திருத்தினால்தான் லாபமாக இருக்கும் என்பதற்காகச் சொல்லுகிறேன். ஒர்க்ஷாப்பிலே மெயின்டினென்ஸ் போதுமானதாக இல்லை. அதை நாம் ஒத்துக் கொண்டுதானாக வேண்டும். ஒரே இடத்தில் அதிகமான பஸ்களை நிறுத்தக் கூடாது. சென்னை நகரத்தில் ஏராளமான வண்டிகள் வந்து நிறுத்தப்படுகின்றன. திருச்சியில் 100 வண்டிகள் நிறுத்தலாம். அந்த ரூட்களுக்கு திருச்சி சென்டராக இருக்க வேண்டும். ஒரே இடத்தில் இருப்பதால் பலபேரிடம் வேலை வாங்குவது கடினமாக இருக்கிறது. பல தொழிலாளர்கள் ஏமாற்றும் நிலைமை அங்கே வந்துவிடுகிறது. எனவே, ஒரே இடத்தில் அதிக பஸ்களை தேக்கிவைக்கக் கூடாது. பல பிரிவுகளாக இருக்கவேண்டும். சென்னை நகரில் வரும் பஸ்களைப் பல இடங்களுக்கு மாற்றவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டிரைவர்கள் காலையில் வண்டியை எடுத்துக் கொண்டுபோய், மாலை ஷெட்டுக்கு வந்து வண்டியை விடும்போது, இன்ன இன்ன குறை இருக்கிறது என்று ரிபோர்ட் புக்கில் எழுதி வைத்தால், அதை இரவுக்குள்ளாக உடனே பார்த்தாக வேண்டும். பி.வி.க்குப் போகும்போது பார்த்துக்கொள்ளலாம் என்று விட்டுவிட்டால் பஸ் கெட்டுவிடும். ஆகவே, இரவு குறைகள் எழுதப்பட்டால், மறுநாள் காலைக்குள் ரிப்பேர் செய்ய வேண்டும் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

வண்டி ஒர்க்ஷாப்பிலிருந்து போகிறபோது அந்த வண்டிக்கு ஆறு டயர் போட்டு அனுப்புவோம். இந்த ஆறு டயர்களும் அதே நிலையில் மாலையில் வருகிறதா என்பதை கண்காணிக்கவேண்டும். முன்பு நிலைமை எப்படியிருந்தது என்றால், புது டயர் போட்டு அனுப்பினால் திரும்பிவரும் போது, பழைய டயரோடு வரும். இதிலெல்லாம் மிகுந்த கவனமாக இருக்கவேண்டும். அதேபோல் ஸ்பேர் பாட்ஸ் விஷயத்திலும் கவனமாக இருக்கவேண்டும். புதிய ஹாரன் போட்டு அனுப்பியிருப்போம். ஆனால், பழைய ஹாரன் போட்டு திரும்பி வரும். என்னபோட்டு அனுப்பினோம், என்ன போட்டு வருகிறது என்பதெல்லாம் ஒன்றுமே தெரியாத அளவுக்கு, தெரிந்துகொள்ள முடியாத அளவுக்கு முன்பெல்லாம் வண்டி வந்து நிற்கும். அதை உடனே செக் பண்ணவேண்டும், இல்லையென்றால், டிரைவர், கண்டக்டர் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

வண்டிகளுக்கு க்ரீஸ் சரியாகப் போடப்படுவதில்லை என்று திரு காசிராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். க்ரீஸெல்லாம் சரியாக அடிப்பதில்லைதான். உள்ளே எங்கு பார்த்தாலும் டீசல் இருக்கும். ரோடிலேகூட டீசல் எண்ணெய் இருப்பதற்கு என்ன காரணம் என்பதையும் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். மெயின்டினென்ஸ் சரியாக இல்லை. இப்படி வேஸ்ட் ஆவதால் நமக்கு ஏராளமான செலவு கூடுதலாகிறது. அதைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

டிரைவர்களை வேலைக்குச் சேர்க்கும் முறையைப் பார்த்தால், சிரிப்பு வருகிறது. 18 வருஷம், 20 வருஷம் சர்விஸ் ஆயிருக்கக்கூடியவர்கள் வேலை கோரி வந்தால், உடனே அவர்களுக்கு இந்த இலாகாவில் வேலை கொடுக்க வேண்டும். அப்படியில்லாமல், புதிதாக 30 நாள், 80 நாள் பயிற்சி பெற்று லைசன்ஸ் எடுத்த இளைஞர்களை எடுத்துக்கொண்டு, அவர்கள் வண்டி ஓட்டும்போது, அவனால் மெயின்டெயின் பண்ண முடியாமல் திருப்ப முடியாமல், இடிக்கக்கூடிய நிலைதான் ஏற்படக்கூடும். ஆகவே இருபது வருஷ சர்விஸ் ஆனவர்கள் வேலைக்கு வந்தால், அவர்களை ஒரு நாள் டெஸ்ட் செய்து, மறுநாள் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இல்லையென்றால் 80 நாள் பயிற்சி பெற்று வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டவர்களிடம், பலகாலம் பஸ், லாரி முதலிய பெரிய வண்டிகள் ஓட்டி அனுபவம் பெற்றவர்களை அனுப்பிவிடுகிறார்கள். அனுபவம் இல்லாதவர்களுக்குச் சலுகையளித்து, அனுபவம் உள்ளவர்களுக்குச் சலுகை இல்லையென்றால், உள்ளபடியே இந்த இலாகா நல்ல முறையில் வேலை செய்ய முடியாது. டி. வி. எஸ். ஸ்தாபனத்திற்கு நட்டம் ஏற்படவில்லையென்றால், அதற்குக் காரணம் பெரும் பகுதி கிழவர்களாக, சுமார் 45 முதல் 50 வயதுவரையில் உள்ளவர்களை டிரைவர்களாக எடுத்துக் கொள்ளுவதுதான். காரணம் டிரைவர்களாக உள்ளவர்களுக்குக் கோபம் வரக்கூடாது; பொறுமையை அவர்கள் கடைப்பிடிக்க வேண்டும். இளைஞர்களைத்தான் சேர்த்துக்கொள்வோம் என்றால், வேகம், 60, 70 என்று ஓட்டி, வண்டியை இடித்துவிடக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனக்கு முன் பேசிய நண்பர் அதிக வேகம் போகிறது என்று சொன்னார்கள். சிலபேர்கள் வேகம் குறைவாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். லேலண்டு அதிக வேகம் போனால்தான் சிக்கனமாக இருக்கும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் வேகமாகத்தான் போகவேண்டும்; நின்று நின்று போக முடியாது. ஆனால் 50, 60 மைல் வேகம் போவது கிடையாது. வேகமாகப் போகக்கூடாது என்று சொல்லி, வேகத்தைக் குறைப்போம் என்றால், 8 மணி நேரத்தில் போகவேண்டியதற்குப் பதிலாக பத்து மணி நேரம் ஆகிறது என்று குறைசொல்ல இடம் ஏற்படும். ஆகவே, இந்தக் குறைகளையெல்லாம் நாம் திருத்திக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து பணம் கொடுத்து டிக்கெட் வாங்குகிறோம், அந்த நாளில் பயணம் செய்ய முடியாத அசந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டால், அந்த டிக்கட்டைத் திருப்பிக் கொடுத்து பணத்தைத் திருப்பிப் பெறலாம் என்றால், பணம் திரும்பி வருவதற்கு ஆறு மாதம் ஆகிறது. அதற்குள் நமக்கே மறந்துவிடும் நிலை ஏற்படுகிறது. இரயில்வே டிக்கெட் என்றால், ஏதோ நாலணாக் குறைத்துக்கொண்டு பணத்தைத் திருப்பிவிடும் நிலை இருக்கிறது. பஸ்

1968 மார்ச் 16] [திரு. எம். எஸ். மணி]

டிக்கட்டைப் பொறுத்தவரையில், நாலணு இல்லாவிட்டாலும் ஒரு ரூபாய் வேண்டுமானாலும்கூட, குறைத்துக்கொண்டு பாக்கி பணத்தை உடனே கொடுப்பதில் என்ன தவறு இருக்க முடியும்? இரயிலிலே உடனேயே கொடுத்து விடுகிறார்கள். ரயில் புறப்பட்டுப் போனாலுங்கூட 25 சதவிகிதம் கட் பண்ணி உடனே கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால், நம்முடைய பஸ்ஸில் அப்படிப்பட்ட நிலை இல்லை. இதை உடனடியாகக் கவனித்து, ஏதோ ஒரு சிறிய தொகையைக் கழித்துக்கொண்டு, பாக்கிப் பணத்தை திருப்பித் தரவேண்டிய ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரோட் டிராபிக் ஆபீசைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அவர்களையெல்லாம் கண்காணிக்க வேண்டும். அந்த அலுவலகத்தில் நாம் கண்காணிப்பு செய்யவில்லை என்றால், நமது அரசாங்கத்திற்கே கெட்ட பெயர் வரும். அதைக் கண்காணித்து நல்ல முறையில் செயல்படச் செய்தால்தான் பஸ் ஓட்டுவதன்மூலம் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல பெயர் ஏற்படும்.

இந்த பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் திறமையாக நம்முடைய அரசாங்கம் செயல்படுத்துகிறது. அதில் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டிக்கிற பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள், மற்றவர்கள் யாரும் குறை சொல்ல முடியாத அளவுக்கு, மற்றவர்கள் குறை கண்டுபிடிக்க முடியாத அளவுக்கு நல்ல முறையில் இந்தத் துறையை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்களைப் போன்ற, இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களும்கூட, குற்றங்குறை காணமுடியாத அளவுக்கு எங்களையும் முந்திக்கொண்டு, தொழிலாளர்கள் சில கோரிக்கைகளை வைத்தார்கள் என்றால், ''ஆன் தி ஸ்பாட்''டிலேயே தீர்த்து வைக்கும் நிலைமை வந்திருக்கிறது. அவ்வாறு தொழிலாளர்களின் நலன்கள் பாதுகாக்கப்படுமானால், இந்த நாட்டில் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையே வராது என்று கூறி, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இன்னும் பேசுவதற்கு 16 உறுப்பினர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒவ்வொருவருக்கும் இனிமேல் 7 நிமிடங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் 7 நிமிடங்களுக்கு மேல் நேரத்தை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்து, திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் அவர்கள் பேசுவார்கள்.

* **திரு. கே. எம். ராமசாமி கவுண்டர் :** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கைமீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பேச வாய்ப்புக் கிடைத்தமைக்காக மகிழ்ச்சியடைகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்குவதிலே தமிழக சர்க்கார் முனைந்து வருவது எல்லோருக்கும் தெரியும். அதேசமயத்தில் போக்குவரத்துத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருப்பதையும் நாம் பார்க்கிறோம். நஷ்டம் உண்டாகாமல் இருப்பதற்கான எல்லா முயற்சிகளையும் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அரசு போக்குவரத்துத் துறையை மேற்கொண்டபோது இரண்டு காரணங்களைக் குறிப்பிட்டது. பொதுமக்களின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு இந்தத் துறையில் நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் தொடர்ந்து நடத்துவது என்பது முதலாவது கொள்கை. இரண்டாவதாக, தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை எவ்வளவு விரைவாக மேற்கொள்ள முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக போக்குவரத்துத் துறையை விரிவுபடுத்துவது என்பதாகும். போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்படும் நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு நாம் எல்லாவித முயற்சிகளையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

தேசியமயமாக்குவதைத் துரிதப்படுத்துவதை கொஞ்சம் யோசித்துச் செய்ய வேண்டும். தொழில் நிறுவனங்கள், எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பெரிதாகிக்கொண்டே போகிறதோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு செலவு அதிகமாகி நஷ்டத்தில்தான் வேலை செய்யும் என்று ஒரு கருத்து நிலவி வருகிறது. சிறிய நிறுவனம், சிறிய கம்பெனிகள் தனியார் நடத்தும் போக்குவரத்துகளில் எல்லாம் முதலாளியே நேர்முகமாக ஒவ்வொன்றையும் கவனிக்

கிறார். நிர்வாகச் செலவு குறைகிறது. நேர்முகக் கண்காணிப்பு இருப்பதால் கம்பெனி நஷ்டம் இல்லாமல் நடக்க வழி ஏற்படுகிறது. அரசாங்கத் துறையில் அவ்வளவு கண்காணிப்பு கிடையாது. நமது போக்குவரத்து இந்த மாநிலம் முழுவதும் பரவலாக இருக்கிறது. அண்டை மாநிலங்களுக்குக்கூடச் செல்கின்ற பேருந்து வண்டிகள் இருக்கின்றன. இவைகளை நிர்வகிப்பதிலே சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. எனக்கு முன் பேசிய உறுப்பினர் கூறியபடி, டயர்–டியூப், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இவைகள் எல்லாம் ஒழுங்காகத் திரும்பி வருகின்றனவா என்று தெரியவில்லை. இதில் வேலை செய்யும் அத்தனைபேரும் சம்பளம் வாங்குகிறவர்கள். தங்களுடைய உடைமை என்று யாரும் நினைப்பதில்லை. சர்க்கார் சொத்துத்தானே என்று அலட்சியமாக இருந்துவிடுகிறார்கள். ''உடையான் பாராத பயிர் ஒரு முழம் கட்டை'' என்று ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள். அதாவது சொந்தக்காரன் நேர்முகமாகப் பார்க்கவில்லையென்றால், நஷ்டம் வருவதற்கு, ஊழல்கள் ஏற்படுவதற்கு, நிறைய சந்தர்ப்பங்கள் ஏற்பட்டுவிடுகின்றன. எங்கள் கட்சிக் கொறடா திரு. கரு. சீமைச்சாமி அவர்கள் வெட்டுப் பிரேரேபணை, தேசியமயமாக்கக் கூடாது என்று கூறுகிறது. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிலே நாம் இன்னும் கொஞ்சம் மெதுவாகப் போகவேண்டும். இப்பொழுது இருப்பதைக் கட்டுப்படுத்தி, நன்றாக நிர்வகித்துப் பார்த்து, அதற்குமேல் இந்தத் துறையை விரிவுபடுத்த வேண்டும். உடனடியாக விரிவுபடுத்திக்கொண்டே போனால் நஷ்டம் ஒன்றுக்குப் பத்தாகப் பெருகிக்கொண்டே போகும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். என்றைக்கும் சென்னை நகரத்தில் ஓடும் பஸ்களில் ஏற்படும் நஷ்டத்தை நாட்டுப் புறங்களிலே ஓடும் பஸ்களிலிருந்து வரும் லாபத்தைக் கொண்டு ஈடு கட்டலாம் என்ற நிலை இருக்கக்கூடாது. எந்த இடமாக இருந்தாலும், அங்கங்கே ஓடுகின்ற பஸ்களிலிருந்து லாபம் வருகின்றதா, நஷ்டம் வருகின்றதா என்று தனித்தனியாகப் பார்க்க வேண்டுமேயொழிய, எல்லா இடங்களையும் ஒன்றாக இணைத்துப் பார்க்கக் கூடாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒவ்வொரு இடத்திலும் நஷ்டம் வராமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

எல்லா நிறுவனங்களையும், எல்லா போக்குவரத்துக்களையும் தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று நாம் சொல்ல முடியாது. சிலவற்றை தேசியமயமாக்கத்தான் வேண்டும். உதாரணமாக ரயில் போன்றவற்றை தனி மனிதனால் நடத்த முடியாது. அப்படிப்பட்டவைகளை தேசியமயமாக்க வேண்டும் டிராம் போன்ற போக்குவரத்து சென்னைமாநகரில் இன்றைய தினம் இருந்திருந்தால் அதை சர்க்கார்தான் நடத்த முடியும். வெளிநாட்டுக் கம்பெனியும் இதை நடத்த முடியாது. எஸ். ஐ. ஆர்., எம். எஸ். எம்., ரயில்வேக்களையெல்லாம் இன்றையதினம் சர்க்கார் மயமாக்கி விட்டமாதிரி, 75 மைல், 50 மைல் தூரத்திற்கு அப்பால் செல்லும் பேருந்து வண்டிகளை தேசியமயமாக்கினாலும் அல்லது புதிதாக சிறுவழித் தடங்களை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டாலும் இவைகளையெல்லாம் நேரடியாக நிர்வகிப்பது கஷ்டம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்ட உடனே, வழித்தட எண் 93, சென்னை–ஆரணி வழித்தடத்தை 1967 ஆகஸ்டு 1-ம் தேதியன்று எடுத்துக்கொண்டது. அரசு இந்த வழித்தடத்தை எடுத்துக்கொண்ட பின்னர் சில பயணிகள் புகார்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். சென்னையிலிருந்து ஆரணி செல்லும் வழியில் உள்ள ஊர்களுக்கும் தனிப்பட்டவரால் நடத்தப்படும் பஸ்களில் கண்டக்டர்கள் டிக்கெட் கொடுப்பார்கள். அரசாங்க பஸ்களில் இடை வழியில் உள்ள ஊர்களுக்கு டிக்கெட் கொடுப்பதில்லை என்று சொல்கிறார்கள். சென்னையிலிருந்து காவேரிப்பாக்கம், ஆர்க்காடு, வேலூர், ஆரணி என்ற ஊர்களுக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படுகிறது. சென்னையிலிருந்து காவேரிப்பாக்கம் 60 மைல், காவேரிப்பாக்கத்திலிருந்து சுமைதாங்கி 2 மைல். அரசாங்க பஸ்ஸில் சுமைதாங்கிக்கு டிக்கெட் கொடுக்கப்படுவதில்லை. கேட்டால் ஸ்டாப் கிடையாது என்று சொல்கிறார்கள். சாதாரண வண்டிகளாக இருந்தால் இரண்டு மைல்களுக்காவது ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்க வேண்டும். விரைவு வண்டிகளைப்பற்றி கவலையில்லை. இதனால் பொதுமக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் சனிக்

கிழமையன்று மாலை வேளைகளில் அங்கு போய்ப் பார்த்தால் பொது மக்களுடைய கஷ்டம் தெரியும். தேசியமயமாக்கும் கொள்கை மக்களுக்குக் கஷ்டத்தைக் கொடுக்காதிருக்க வேண்டும்.

உயர் மட்டக் குழுவைப்பற்றி எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள், திரு. நா. காசிராமன் அவர்களும் நாட்டுவுடமையாக்கப்பட்ட பஸ்களைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவை எலக்ட்ரிசிடி போர்டு மாதிரி ஒரு போர்டாகவோ, கார்ப்பரேஷனாகவோ மாற்றி அமைத்து திறம்பட நடத்தலாம் என்ற யோசனையைக் கூறி, உயர்மட்டக் குழு நியமிக்கப்பட்டால் இதையும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றிகூறி விடைபெறுகிறேன்.

திரு. என். நாச்சிமுத்து: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1968–69-ம் ஆண்டுக்கான மோட்டார் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கைமீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொதுவாக ஒரு பகுதி மக்கள் கல்வி, வாழ்க்கைத்தரம், மற்றும் பொருளாதாரம் போன்றவைகளில் முன்னேற்றம் அடைய வேண்டுமென்றால், அதற்கான அடிப்படையான வசதிகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றாகும்—என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறை சரியாக இருந்தால்தான், அந்தப் பகுதி மக்கள் தங்களுடைய சரக்குகளை வேறு இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்லவும், அந்தப் பகுதிகளிலிருந்து சரக்குகளை எடுத்து வரவும் முடியும்.

உதாரணமாக கல்வியை எடுத்துக்கொண்டால், சென்னை நகரத்தில் சாதாரணமாக 200, 300 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக்கூடிய ஒரு நபர் தன்னுடைய மகனையோ மகளையோ எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் படிக்கவைக்க முடியும். ஏனென்றால் இங்கு அத்தனை கல்வி வசதிகளும் கீழே இருந்து மேல்மட்டம் வரையில், இங்கு கல்லூரிகளிலும் மற்ற கல்வி நிலையங்களிலும் இருக்கின்றன. ஆனால் இதே அளவு கல்வியை இதைவிட அதிக வருமானம் வரக்கூடிய, கிராமப் புறங்களில் இருக்கக்கூடிய ஒரு நபர் தன் மகனை அதிகமாகப் படிக்க வைக்க வேண்டுமென்றால் ஏறக்குறைய ஒரு குடும்பத்திற்கு செலவு செய்யக்கூடியதில் பாதியை விட அதிகமாக செலவு செய்யவேண்டி ஏற்படுகிறது. இப்படி போக்குவரத்து வசதி இல்லாததினால் அந்தப் பகுதி மக்களுடைய குழந்தைகள் கல்வி வசதி அற்றவர்களாகப் போய்விடுகிறார்கள். இதே போல ஒரு அரசாங்கத்திலே ஒரு திட்டம் போட்டு அதை செயல்படுத்த விரும்பினால்கூட அந்த பகுதியின் அதிகாரிகள் போக்குவரத்து வசதி இல்லாத ஒரு காரணத்தால், அந்த திட்டங்களை அவர்கள் செயல்படுத்த முனையும்போது போக்குவரத்து வசதி எந்தெந்த பகுதியில் இருக்கிறதோ அந்தப் பகுதிகளுக்கு அந்தத் திட்டங்களை செயல்படுத்த முனைகிறார்கள். இப்படி பல காரணங்களால் போக்குவரத்து என்பது ஒரு பகுதி மக்களுடைய வாழ்க்கையின் முன்னேற்றத்துக்கு அடிப்படையாக அமைந்துவிடுகிறது.

முற்பகல் 11–30

போக்குவரத்துத் துறையில் எவ்வளவு முயற்சி செய்தாலும் சில தேவையற்ற சிக்கல்கள் நேர்ந்துவிடுகின்றன. உதாரணமாக ஒரு புதிய வழித்தடத்திலே புதிதாக ஒரு போக்குவரத்து பஸ் ரூட்டை விடவேண்டும் என்று நாம் ஆர். டி. ஓ. விடம் மனுச் செய்தால் உடனே அந்த டிவிஷனல் என்ஜினியருக்கு சாலை சரியாக அமைந்திருக்கிறதா என்று ஒரு அத்தாட்சி கடிதம் கேட்கிறார்கள். இது அந்தத் துறையிலே சாதாரணமாக குறைந்த அறிவு உள்ள, பகுத்தறிவு உள்ளவர்கள்கூட சாலையை பார்த்ததும் அதிலே பஸ் போகுமா போகமுடியாதா என்று சொல்லிவிட முடியும். இப்படிப்பட்ட சின்னக் காரியங்களுக்குக்கூட தொழில் நுட்ப அறிவு என்ற பெயரால் தேவையில்லாமல் தொழில் நுட்ப அறிவை எதிர்பார்த்து அந்த அனுமதிக்காக 6 மாதம் அல்லது ஓர் ஆண்டுகூட காத்திருந்து அந்தப் பகுதியில் புதிய ரூட்டுகள் ஏற்பட முடியாமல் இருக்கிறது. இப்படி போக்குவரத்துத் துறையில் சில அதிகாரங்களை, பழைய அதிகாரங்களை ஆர். டி. ஓ. அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டார்—ஆர். டி.ஓ.க்களுக்கு எவ்வளவோ அதிகாரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள், அவ்வளவு பெரிய அதிகாரங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருந்தும் இப்படிப்பட்ட சின்ன காரியங்களுக்குக்கூட ஒரு துறையிலிருந்து தேவையில்லாமல் மற்றொரு துறையின் அனுமதிக்கு எதிர்பார்க்கவேண்டியிருக்கிறது. கல்வி மட்டுமல்ல இன்னும் எத்தனையோ பிரச்னைகள் இருக்கின்றன.

போதிய அபிவிருத்தி அடையாமல் இருக்கும் ஒரு பகுதியில் நாம் சாலைகள் போடவேண்டும் என்று பெருவழித்துறை எஞ்சினியரிடம் கேட்கும்போது என்ன, அங்கு பஸ் போக்குவரத்து இருக்கிறதா என்று கேட்கிறார். பஸ் போக்குவரத்து எங்கள் பகுதிக்குத் தேவை என்று கேட்கும்போது அவர்கள் நல்ல சாலை அமைந்திருக்கின்றனவா என்று கேட்கிறார்கள். இப்படி முன்னுக்குப்பின் முரணாக இருக்கிறது. இப்படி அந்தப் பகுதிகளில் நல்ல சாலை அமைப்புக்கள் இல்லாது போவதால் பஸ் போக்குவரத்து ஏற்பட முடியாமல் போகிறது. இது முன்னேற்றத்துக்கு முட்டுக்கட்டையாக அமைகிறது. இதையெல்லாம் நமது மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கவனித்து இந்தச் சிக்கல்களைத் தீர்த்து, இந்தத் துறை நன்கு செயல்பட்டு நல்ல சாலைகளை ஏற்படுத்தி அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் எங்கள் பக்கத்திலே கள்ளிமந்தயம்—மஞ்சநாயக்கன்பட்டி—பழனி வரையில் ஒரு பஸ் போக்குவரத்து வேண்டுமென்று நாங்கள் பலமுறை கேட்டிருக்கிறோம். அப்படி கேட்டிருந்தும் நாங்கள் சொன்ன குறைபாடுகளை நீக்க செயல்படாமல் எவ்வளவு தடுக்க முடியுமோ அவ்வளவு தடுப்பதுடன்கூட காலம் கடத்திக்கொண்டும் இருக்கிறார்கள். இப்படி ஒவ்வொரு துறையிலும் பல சிக்கல்கள் தேவையில்லாமல் ஏற்பட்டு ஒரு முன்னேற்றமும் நடைபெறுவது இல்லை.

குறிப்பாக ஒரு பகுதியை எடுத்துக்கொண்டால், அந்தப் பகுதியிலே மக்கள் எப்படி நெருக்கமாக வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால், ஓடை, குளம் மற்றும் இதுபோன்ற நீர்நிலை வசதிகள் உள்ள பகுதிகளில்தான் மக்கள் அதிகம் நெருக்கமாக வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட பகுதிகளில்தான் ரோடு அமைப்பதும் பஸ் விடுவதும் அதிக தேவையாக இருக்கிறது. ஆனால் அப்படிப்பட்ட இடங்களில்தான் நல்ல பாலங்களும் சாலை அமைப்புக்களும் இருப்பது இல்லை. அப்படி பாலங்களும் சாலை அமைப்புகளும் இல்லாத காரணத்தினால் போக்குவரத்து அதிகம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது, இப்படி போக்குவரத்து ஒரு பக்கம் பாதிக்கப்படுவதனால் மக்களுடைய முன்னேற்றமும் நல்ல வளர்ச்சியும் தடைப்படுகிறது. இப்படி முன்னேற்றமும் வளர்ச்சியும் பாதிக்கப்படும்போது நாட்டில் வேறொரு தேவையற்ற பிரச்னை உண்டாகி விடுகிறது. ஆகவே, இதையெல்லாம் சீர்செய்து; இத்துறை நல்ல முறையில் செயலாற்றச் செய்யவேண்டும் என்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

***திரு. எம். பூபதி:** தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்து திட்டத்திற்காக அமைச்சரவர்கள் 14 கோடி ரூபாய் கோரியுள்ளார்கள். அதே சமயத்தில் நாட்டுடமை ஆக்குகின்ற அந்தத் திட்டத்தை குறிப்பாக, 75 மைல்களுக்கு அதிகமாக ஓடுகின்ற பஸ்களை, சென்னையிலே புறப்படுகிற, சென்னைக்கு வந்து சேருகிற பஸ்களை கன்யாகுமரி ஜில்லாவில் உள்ள பஸ்கள் அத்தனையையும் நாட்டுடமை ஆக்கும் திட்டத்தை வைத்துள்ளார்கள். அதன் அடிப்படையில் பல்வேறு ரூட்கள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால் இது பெருவாரியாக, சாதாரணமாக மிகக் குறைந்த பஸ்களை வைத்திருப்பவர்களையே பாதிக்கும் நிலையில் உள்ளது. ஆகவே, நாட்டுடைமை ஆக்குகின்ற அந்த முறையில், குறிப்பாக நாட்டிலே, பெருவாரியாக பொருளாதாரத்தை ஆட்டிப் படைக்கின்ற வல்லமை படைத்த அப்பேர்பட்ட பஸ் மன்னர்கள் பஸ்களை முதலில் எடுக்கவேண்டும். அந்தத் துறையில்தான் அணுகும் முறை இருக்க வேண்டும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்ராயமாகும்.

ஆகவே, எனக்கு முன்னர் ஒரு உறுப்பினர் எடுத்துக் காட்டியது போல் இந்தத் துறையில் 5 பஸ், 6 பஸ் வைத்திருப்பவர்களைத் தொடாமல் நூற்றுக்கணக்காக பஸ்களை வைத்து நடத்துகின்ற அப்படிப் பட்டவர்களிடம் இருக்கும் பஸ்களை முதற்கண் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதைப் படிப்படியாகக் குறைத்து, 10 பஸ், 5 பஸ் என்ற நிலைக்கு கொண்டு வருவதுதான் சாலச்சிறந்தது. அப்படிச் செய்யும் போது சர்க்கார் கைக்கும் அதிகமான வருவாய் கிடைக்கும், நாட்டு மக்களுக்கும் அதிக நன்மை செய்யமுடியும். வருவாயை அதிகமாகக் கொடுக்கின்ற பொதுமக்கள் இருக்கிறார்களே அவர்களுக்கு இந்தத் திட்டத்திலே போதுமான அளவு வசதிகள் செய்யப்படவில்லை. குறிப்பாக அவர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற ஒருசில நிதிகள் கூட சரியான முறையிலே உபயோகப்படுத்தப்படவில்லை.

வளர்ச்சி நிதிக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருப்பதை குறித்து இந்த ஆய்வுரையின் 7, 8 பக்கங்களிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. 1967-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாள் அன்று இந்த நிதியில் 24·26 லட்சம் ரூபாய் இருந்தது. சென்ற 1967—68-ம் ஆண்டில் சேர்ந்த தொகை 1·64 லட்சம் ரூபாய். ஆக மொத்தம் 25·90 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. இதிலே சென்ற ஆண்டு ஒரு நயாபைசா கூட செலவழிக்கப்படவில்லை. பயணிகள் வசதி என்ற முறையில் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற பணத்தில் ஒரு நயாபைசா கூட செலவழிக்கப்படவில்லை. ஆகவே அதிகமான பணத்தைக் கொடுக்கும் மக்களுக்கு வசதிகளை அதிகரிக்கவேண்டும்.

பணத்தை ஈட்டுகின்ற தொழிலாளர்களுடைய பிரச்னைகளை தீர்ப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் சில பிரச்சனைகளில் கவனம் செலுத்தியிருக்கிறார் என்றாலும், அவை போதுமான அளவுக்கு இல்லையென்பது நாங்கள் சொல்லாமலே விளங்கும். தொழிலாளர்களுக்கான விபத்து சேமிப்பு நிதி, துயர் துடைப்பு நிதி என்ற முறையிலே சில ஆயிரக் கணக்கான ரூபாய்கள் செலவிடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அது மிக மிகக் குறைவு. 10 ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலை செய்யும் இந்தத் துறையில் அவர்களுக்கு அடிப்படையான மாற்றத்தை உருவாக்கவேண்டும். அவர்கள் இன்றைக்கு அடிப்படையான மாற்றம் கோருவது என்னவென்றால் சம்பளம், பஞ்சப்படி, போனஸ், வீட்டு வசதி இவைகளில் போதுமான அளவு செய்து கொடுக்கப்படவில்லை என்பதுதான். அவைகளை கொடுப்பதற்கு அமைச்சு உடனடியாக முன்வர வேண்டும்.

டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே இப்போது அதிகமான நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்த நஷ்டத்தை பொருத்தவரையில் அது எவ்வாறு இருக்கிறது என்பதை நான் பின்பு கூற விரும்புகிறேன். நமது மாநிலத்தில் போக்குவரத்துத் துறையை செம்மையாக்க, பக்கத்து மாநிலங்களில் போக்குவரத்தை நடத்துகிற சிலர் எவ்வாறு அதை நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் கொடுக்கிற சம்பளம் எவ்வளவு? அதே சமயத்தில் நமது மாநிலத்தில் இருக்கும் தனியார்துறையில் இருப்பவர்கள் கொடுக்கும் சம்பளம் எவ்வளவு என்பதை நாம் சற்று பரிசீலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நமது அரசு டிரைவர்களுக்கு; ரூபாய் 80–2–100 என்ற அடிப்படையில் முதல் கிரேட் டிரைவர்களுக்கும், ரூபாய் 90–3–120 என்று இரண்டாவது கிரேட் டிரைவர்களுக்கும் கொடுக்கிறது. முதல் கிரேட் கண்டக்டர்களுக்கு ரூபாய் 70–2–90 என்ற அடிப்படையிலும் இரண்டாவது கிரேட் கண்டக்டர்களுக்கு ரூபாய் 80–3–110 என்ற அடிப்படையிலும் கொடுக்கிறது. செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு முதல் கிரேட்க்கு ரூபாய் 80–3–110 என்ற அடிப்படையிலும், இரண்டாவது கிரேட்க்கு 90–3–125 என்ற அடிப்படையிலும் சம்பளம் வழங்கப்படுகிறது. கார்ப்பரேஷன் 90 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கிறது. ஆனால் தனியார் ஸ்தாபனங்களை எடுத்துக்கொண்டால் டி. வி. எஸ். கம்பெனியில் டிரைவர்களுக்கு 175 ரூபாய் அடிப்படைச் சம்பளம் தருகிறார்கள். ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்

போர்ட்டில் ரூபாய் 150 தருகிறார்கள். கேரளத்தில் ரூபாய் 210 தருகிறார்கள். கேரள அரசு இன்றையதினம் டிரைவர்களுக்கு ரூபாய் 130–8–170–10–210 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். கண்டக்டர்களுக்கு ரூ. 120–8–160–10-200 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு ரூ. 200-12–260–15–320 என்ற அடிப்படையில் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். நமக்கு அருகாமையில் இருக்கிற மாநிலத்தில் இப்படிக் கொடுக்கப்படும் சம்பள விகிதம் இங்கே இருக்கிற நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் ஊழியர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும் அது அவர்களுடைய உற்சாகத்தை பாதிக்கத்தான் செய்யும். வாழ்க்கைச் செலவுகள் உயர்ந்துவிட்டன. அவர்கள் வாழ முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். தினப்படி பாட்டாவை எடுத்துக்கொண்டாலும் இன்றையதினம் டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தார் ரூ. 1–75–இல் இருந்து ரூ. 2–50 வரை கொடுக்கிறார்கள். ஏ.பி.டி. கம்பெனியார் ரூ. 2–20-இல் இருந்து ரூ. 6–00 வரை கொடுக்கிறார்கள். நமக்குச் சமீபத்தில் உள்ள கேரள அரசாங்கத்தினர் ரூ. 1–50-இல் இருந்து ரூ. 5–00 வரை கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் தமிழகத்தில் இன்றையதினம் ரூ. 1–10–இல் இருந்து 1–25 வரை தான் கொடுக்கப்படுகிறது. இப்போது 10 நயா பைசா அதிகரித்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இது போதாது. தினப்படி பாட்டாவை எந்த அளவுக்கு உயர்த்தினால் அவர்களுக்கு உற்சாகத்தை ஏற்படுத்த முடியும் என்பதைக் கண்டு பாட்டாவை உயர்த்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, தனிப்பட்ட கம்பெனிக்காரர்களும், மற்ற மாநிலத்தில் உள்ளவர்களும் இன்றையதினம் தங்களிடம் உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் ஊழியர்களுக்கு போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். குறிப்பாக ஏ.பி.டி. கம்பெனியார் $6\frac{1}{2}$ மாத அடிப்படைச் சம்பளத்தை போனசாக வழங்கியிருக்கிறார்கள். கேரள மாநிலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 65–66-க்கு அவர்கள் $10\frac{1}{2}$./• போனஸ் வழங்கினார்கள். 1966–67-இல் அதை $12\frac{1}{2}$ சதவிகிதத்திற்கு உயர்த்தினார்கள். 67–68-இல் கிட்டதட்ட $17\frac{1}{2}$ சதவிகிதத்திற்கும் அதிகமாக போனஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதுபோல பம்பாய் மாநிலத்தில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். கல்கத்தாவில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மைசூரிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆந்திராவிலும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நமது தமிழகத்தில் போனஸ் கொடுக்கப்படவில்லை. மற்ற லீவு போன்ற வசதிகளை எடுத்துக்கொண்டாலும் மற்றவர்கள் கொடுப்பதைவிட குறைவாகத்தான் நாம் கொடுக்கிறோம். கடந்த எட்டாண்டுகளாக டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய நியாயமான கோரிக்கைகள் நிறைவேற்றப்படும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். சென்ற அரசு அவர்களுக்குச் செய்யவேண்டிய போதுமான வசதிகளைச் செய்யவில்லை. இந்த அரசாவது அவசியம் செய்யும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். குறைந்தபட்சம் அவர்களுடைய கஷ்டங்களைக் குறைகின்ற அளவு வசதி செய்துகொடுக்கப்படவில்லை. அவர்கள் மத்தியில் இன்றையதினம் பெரும் கொந்தளிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் 7-ஆம் தேதி ஸ்ட்ரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 25-ஆம் தேதி முதல் ஸ்ட்ரைக் செய்ய இருக்கிறார்கள். அதேமாதிரி சென்னையில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் நேற்று 15—3—68-இல் ஸ்ட்ரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இருக்கின்ற கஷ்டத்தைப் பரிசீலிக்க வேண்டும். அரசுக்கு நிலைமை புரியாமல் இல்லை. ஆகவே எப்படியாவது அவர்களுடைய நியாயமான குறைகளை நிறைவேற்றி ஸ்ட்ரைக்கைத் தவிர்க்கவேண்டும். யாருமே ஸ்ட்ரைக் வேண்டுமென்று விரும்புவது கிடையாது.

இன்றையதினம் தேய்மான நிதி என்ற அடிப்படையில் 1—4—64 முதல் 31—3—67 முடிய 374 லட்சம் ரூபாய் இருந்தது. அடுத்த ஆண்டு 1968 மார்ச் 31-ஆம் தேதி முடிய அந்த தேய்மான சேமிப்பு நிதியில் 5 கோடியே 41 லட்சம் ரூபாய் இருக்கிறது. தேய்மான

சேமிப்பு நிதி என்பது மெஷின்களுக்கு மட்டும் அல்ல. டிரான்ஸ் போர்ட் இலாக்கா தொழிலாளர்களும் தினசரி தேய்ந்துகொண்டே இருக்கிறார்கள். ஆகவே பணம் இல்லை என்று சொல்லாது இந்தத் தேய்மான நிதியில் இருந்தாவது எடுத்து அவர்களுக்கு உதவி செய்தாக வேண்டும்.

அதேசமயத்தில் இப்போது கிலோமீடருக்கு ½ பைசா உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ் ஒரு நாளில் ஓடும் தூரம் 150 கிலோமீடர் என்றாலும் ஒரு பஸ்ஸில் 50 பேர் பயணம் செய்கிறார்கள் என்று கொண்டாலும், நம்மிடம் உள்ள 1,500 பஸ்களில் 1,000 பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன என்றாலும் ஒரு ஆண்டில் கிட்டதட்ட 1½ கோடி ரூபாய் வருவாய் வரக் கூடும். டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு நமக்கு 5 லட்சம் ரூபாய்க்குமேல் ஆகாது. ஆக நமக்கு கிலோமீட்டருக்கு ½ பைசா வீதம் உயர்த்திருப்பதன் மூலம் வரக்கூடிய 1½ கோடி ரூபாயில் ஒரு கோடிக்கு மிச்சம் ஏற்படும். ஆக இந்த அரசு பல வருடங்களாக ஏமாற்றம் அடைந்து வந்திருக்கிற தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை இனியும் தட்டிக்கழிக்காமல் நிறைவேற்றித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தினசரி பாட்டாவை குறைந்தபட்சம் 3 ரூபாயாக உயர்த்தவேண்டும் என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். தனியார் நடத்துகின்ற டிரான்ஸ்போர்ட்டில் அட்ஜுடிகேஷனுக்கு விட்டு, இப்போது இடைக்கால தீர்ப்பு வந்திருக்கிறது. இப்போது இடைக்கால நிவாரணம் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் கூடச் சொன்னார்கள். அதை கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டு தனியார் கொடுக்கின்ற அளவுக்காவது நாம் கொடுக்காமல் இருப்பது சரியாக இருக்காது. ஆகவே உடனடியாக இடைக்கால நிவாரணமாவது கொடுக்கவேண்டும். அடுத்து ஒரு குழுவைப் போட்டு அவர்களுடைய குறைகளை எந்த எந்த வகையில் தீர்த்துவைப்பது என்பதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து 6 மாதத்திற்குள் முடிவுக்கு வரக்கூடிய நிலையை உருவாக்கவேண்டும். எப்படியாவது அவர்களுடைய தினப்படியை உயர்த்தி, இடைக்கால நிவாரணம் அளித்து அவர்களுடைய ஸ்ட்ரைக்கைத் தவிர்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல தனியார் நடத்துகின்ற பஸ்களில் ஊழல்கள் இருக்கின்றன. சிட் ரிஜிஸ்தர் செய்யாமலேயே ஓட்டுகிறார்கள். அதையும் கட்டுப் படுத்தியாக வேண்டும். மேலும் திருச்சி சுந்தரம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் 3—3—68 முதல் கதவடைப்பு நடந்துகொண்டிருக்கிறது. அதையும் தவிர்த்து தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: திருச்சியில் நடைபெறுகிற வேலை நிறுத்தத்திற்கு என்ன காரணம்? தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகள் என்ன?

திரு. எ. பாலசுப்பிரமணியன்: தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கை எதுவும் இல்லை. நிர்வாகத்தினர் திடீரென்று செய்திருக்கிறார்கள். இது பற்றி சட்டத்துறை அமைச்சரிடம் விளக்கமாகக் கூறியிருக்கிறேன்.

திரு. எம். பூபதி: இவற்றை எல்லாம் அரசு பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு; தொழிலாளர்களுடைய கஷ்டத்தை நீக்குவதற்கு இந்த அரசு முன்வரவேண்டுமென்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. ந. வீராசாமி: தலைவர் அவர்களே, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்து மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துச் சில கருத்துக்களை நான் இந்த மாமன்றத்தின் முன்வைக்க விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்னால் பேசிய காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் சில கருத்துக்களை இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். இன்றையதினம் ஆளுகின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தேர்தல் நேரத்தில் வெற்றிபெற்றால் போக்கு

வரத்துத்துறையை தேசியமாக்குவோம் என்று சொன்னார்கள். அப்படியே செய்தார்கள். 1—6—67 முதல் இதை அமுலாக்கியிருக்கிறோம். இதைப் போன்றே காங்கிரஸ்காரர்கள் தேர்தல் நேரத்தில் சில வாக்குறுதிகளைத் தந்தார்கள். காங்கிரஸ் தேர்தலில் வெற்றிபெற்றால் பாங்குகளைத் தேசியமாக்குவதாகச் சொன்னார்கள். பாங்குகள் தேசியமாக்கப்பட வேண்டிய அளவுக்கு வாய்ப்புகள் இருந்தும் காங்கிரஸ் கட்சியினர் தங்களுடைய வாக்குறுதியை தேர்தலில் வெற்றிபெற்ற பிறகு நிறைவேற்றவில்லை. ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பஸ்களை தேசியமாக்கியதோடு மட்டும் அல்ல, அந்த பஸ்களில் எங்கும் தமிழ் மயம் என்ற அளவுக்கு உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். அருமையான குறளை ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் எழுதி வைத்திருக்கிறோம். இன்றைய தினம் நாம் எல்லாம் பயணம் செய்யவேண்டுமென்றால் அரசாங்க பஸ்ஸிலே கட்டணம் கொடுத்துத்தான் பயணம் செய்துகொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் கட்டணம் இல்லாது ஒருவர் பயணம் செய்துகொண்டிருப்பதை நீங்கள் அறிவீர்கள். அவர்தான் நாம் எல்லோரும் போற்றி வணங்கத் தக்க அளவுக்கு இருக்கிற வள்ளுவர் ஆவார். அப்படிப்பட்ட ஒரு நல்ல நிலையை இன்றைய தினம் இந்த அரசு உருவாக்கியிருக்கிறது.

மெட்ராஸ் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்று இருந்ததை தமிழக அரசு போக்குவரத்து என்று மாற்றியிருக்கிறோம்.

தொழிலாளர்களின் பிரச்னையைப் பார்க்கிற நேரத்திலே இந்த அளவுக்கு இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு தொழிலாளர் பிரச்னையைத் தீர்த்து இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு டி. வ. என்ற பெயரிலே இந்த ஆண்டு 19 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறோம். சி.சி.வ. என்று சொல்லப்படுகின்ற நகர ஈட்டுப்படி 9 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறோம். அங்கே பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு இன்செண்டிவ் போனஸ் என்ற முறையிலே, சென்னை, கன்னியாகுமரிக் கிளைகளின் பணிமனைகளிலுள்ள பேருந்துகளைப் பேணுவதற்கு வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்ட தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கப் பூரிப்பு என்ற முறையிலே 10 சதவீதமாக இருந்ததை 15 சதவீதமாக உயர்த்தியிருக்கிறோம். அதேபோல் உற்பத்தித் திறனின் அடிப்படையில் ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியம் 20 சதவீதமாக இருந்ததை இப்பொழுது 40 சதவீதமாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம். கிளீனர்ஸ் என்று இருக்கின்ற சுத்தப்படுத்துகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 50 காசுகள் அதிகம் என்ற அளவுக்கு ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். இதற்கு முன்னால், அங்கே பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் கதர்தான் அணியவேண்டுமென்ற நிலை இருந்த காரணத்தால் அந்த ஆடைகள் அதிக நாட்களுக்கு உழைக்காமல் இருந்த நிலைமை இருந்ததால் தொழிலாளர்களின் விருப்பம்போல் இப்பொழுது கைத்தறி ஆடையையும் அணியலாம் என்ற நிலைமையை உருவாக்கியிருக்கிறோம்.

தொழிலாளர்களின் முக்கியப் பிரச்னையாக இருப்பது இன்றையதினம் அவர்களுடைய தொழிற் சங்கங்களுக்கு இடம் வேண்டுமென்பது ஆகும். தமிழகத்திலே பல இடங்களிலே தொழிற் சங்கங்களுக்கு அலுவலகங்கள் இல்லை. இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகத்திலே உள்ள ஒரு இடத்தை தொழிற் சங்க அலுவலகத்திற்காக நாம் இலவசமாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட நல்ல காரியங்களை இந்த அரசு செய்திருப்பதை யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள்.

முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்ததற்குப் பிறகு பஸ் போக்குவரத்து எந்த அளவுக்கு முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்று பார்த்தால், சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் 1967-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 1,026 பஸ்களாக இருந்தது, இன்றைய தினம் 1,327-ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. வழித் தடங்களை எடுத்துக்கொண்டாலும் 1967-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 2,012 மைல் என்ற அளவில் இருந்தது. இன்றைய தினம் 17,600 மைல் என்ற அளவுக்கு ஏறக்குறைய எட்டு

1968 மார்ச் 16] [திரு. ந. வீராசாமி]

மடங்கு அதிகரித்திருப்பதைக் காண்கிறோம். அதைப்போன்று சராசரி வசூலை எடுத்துக்கொண்டு பார்த்தாலும் 1967-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 1,50,000 ரூபாய் என்ற அளவிலே இருந்தது. இன்றையதினம் 2,50,000 ரூபாய் என்ற அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த அளவுக்கு இந்தத்துறை வளர்ச்சியடைந்திருப்பதை யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள். இதைத்தவிர நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பஸ்களில் தனியாக பஸ்களிலே வேலை பார்த்த தொழிலாளர்களை நியமித்துக் கொள்வதற்கான உத்தரவு களையும் இந்த அரசு வழங்கியிருக்கிறது.

இவையெல்லாம் நல்ல சாதனைகள் என்று சொல்கின்ற நேரத்தில் அங்கே இருக்கிற சில குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுவதால் இந்த இலாகா விற்கும் அரசாங்கத்திற்கும் நல்லது என்று நான் கருதுவதால் அவற்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். முன்பு இருந்த கட்டண விகிதங்களுக்கும் மாற்றப்பட்டிருக்கிற கட்டண விகிதங்களுக்கும் இடையே உள்ள வித்தியாசத்தைப் பார்த்தால் ஏழை மக்கள், நடுத்தர மக்கள், அதிகமாக பஸ் பயணம் செய்கிறவர்கள் ஓரளவுக்கு நிச்சயமாகப் பாதிக்கப்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. காங்கிரஸ்காரர்கள் காலத் திலே ஒரு இடத்திற்கும் இன்னொரு இடத்திற்கும் எவ்வளவு கட்டணம் இருந்தது, இப்பொழுது எவ்வளவு கட்டணம் உயர்த்தியிருக்கிறோம். இடையிலே இருக்கிற வித்தியாசம் தேவைதானா என்று பார்க்கவேண்டும். உதாரணமாக சென்னைக்கும் ஆற்காட்டிற்கும் பஸ் கட்டணம் காங்கிரஸ் காரர்கள் ஆட்சி செய்த காலத்தில் 2·50 ஆக இருந்தது. நம்முடைய அரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடனே அதை 2·10 ஆகக் குறைத்தோம். அதை ஏழை மக்கள் வாழ்த்த ஆரம்பித்தார்கள். ஆனால், இப்போதைய புதிய கொள்கையின்படி ஒரு கிலோவுக்கு 2½ காசு என்ற கொள்கைப் படி கட்டணத்தை உயர்த்தி, அந்தக் கட்டணம் இப்பொழுது 2·90 ஆக ஆகிவிட்டது. இப்படி இருப்பதன் காரணமாக இந்த அரசாங்கத்தையும் நிர்வாகத்தையும் மக்கள் குறை கூறுகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டார்கள். தனியார் துறையும் அரசாங்கத் துறையும் ஒப்பந்தத்திற்கு வந்திருக்கின்றதன் காரணமாக இரண்டு காசுகளி லிருந்து 2½ காசுகளாக உயர்த்தத் தீர்மானிக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தனியார் துறைக்கு நாம் அவ்வளவு பரிந்துரை செய்யவேண்டுமா? அவர்களோடு ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ள வேண்டுமா? என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். ஆகவே, இப்பொழுதுள்ள கொள்கையை கைவிட்டுவிட்டு முன்பு இருந்த கட்டணத்தை வைத்துக்கொள்வது நல்லது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும், செய்யாறிலிருந்து சென்னைக்கு வருவது என்றால் தனியார் பஸ்ஸிலே கட்டணம் 2¼ ரூபாயாக இருந்தது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸாக இருந்தால் 2½ ரூபாயாக இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு அரசாங்க பஸ்களில் கட்டணம் 2·70 ஆகவும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸாக இருந்தால் 3.30 ஆகவும் உயர்த்தப்பட் டிருக்கிறது. இதனால் ஏழை மக்கள் நிச்சயமாகப் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எனவே, முன்பு தனியார் துறையில் வாங்கிய கட்டணம் இப்போது அரசாங்கக் கொள்கைப்படி கிலோவிற்கு 2½ காசு—இதில் எது குறைவாக இருக்கிறதோ அதை வசூலிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு மட்டுமல்லா மல் ஒரு குறிப்பிட்ட ஊரிலிருந்து இன்னொரு குறிப்பிட்ட ஊருக்குச் செல்லவேண்டுமானால் இரண்டு மூன்று வழிகள் இருக்கின்றன. முன்பெல்லாம் தனியார் பஸ்களில் எந்த வழியில் வந்தாலும், புறப்படுகின்ற இடத்திலிருந்து போய்ச் சேரும் இடம் வரையில் ஒரே கட்டணம் தான் வசூலித்து வந்தார்கள். உதாரணமாக ஆரணி யிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமானால் செய்யாறு வழியாக வருவது ஒரு வழி. ஆரணியிலிருந்து கலவை வழியாக சென் னைக்கு வருவது ஒரு வழி, ஆரணியிலிருந்து ஆற்காடு வழியாக சென்னைக்கு வருவது ஒரு வழி, எப்படி வந்தாலும் தனியார் பஸ்களில் ஒரே கட்டணத்தைத்தான் வசூலித்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இப்பொழுது அரசாங்க பஸ்ஸிலே கிலோமீட்டர் கணக்குப் போட்டிருக்கிற காரணத்தினாலே ஆரணியிலிருந்து செய்யாறு வழியாக

சென்னைக்கு வரவேண்டுமானால் ஒரு கட்டணம், ஆரணியிலிருந்து கலவை வழியாக சென்னைக்கு வரவேண்டுமானால் ஒரு கட்டணம், ஆரணியிலிருந்து ஆற்காடு வழியாக வரவேண்டுமானால் ஒரு கட்டணம். இப்படி வேறுபட்ட கட்டணங்களை வசூலித்துக்கொண்டிருப்பதால் பொது மக்கள் மிகவும் அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட பிரச்னைகளையெல்லாம் இந்த அரசு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ந. தருமலிங்கம் தலைமை]

இறுதியாக நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவது 75 மைல்களுக்கு அப்பால் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசாங்க பஸ்கள் போகவேண்டுமென்ற சட்டத்தை இந்த அரசு உருவாக்கியதற்குப் பிறகு, இந்த ஆட்சிக்குக் கெட்ட பெயர் உண்டாக்கவேண்டுமென்ற காரணத்தாலோ வேறு எதனாலோ சில அதிகாரிகள் சில வழித் தடங்களுக்கு அனுமதி வழங்கும்போது சில தவறுகள் செய்து இருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இன்னமும் தி.மு.க. ஆட்சியில், காங்கிரஸ் காரர்கள்தான், அதிகாரிகளின் துணையோடு சலுகைகள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் ஈரோடுக்கும் பொள்ளாச்சிக்கும் இடையே 76 மைல்களுக்கும் அதிகமாக இருக்கிறது என்பது எல்லோரும் அறிந்ததே, ஆனால், ஈரோடுக்கும் பொள்ளாச்சிக்கும் இடையே இன்றையதினம் தனியார் துறையிலே காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த ஒருவருக்கு ஏ.பி.டி. துறையினருக்கு, ரூட் கொடுத்திருப்பதாகத் தெரிகிறது. எப்படிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தால் ஈரோடு நகர எல்லையிலிருந்து கணக்கு எடுத்து பொள்ளாச்சி நகர எல்லை வரை கணக்குப்போட்டு 74 மைல் தூரம் இருக்கிறது என்று சொல்லி ரூட் வழங்கியிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இதை அரசாங்கத்தின் கவனத் திற்குக் கொண்டுவருவதின்மூலம் இப்படிப்பட்ட தவறுகள் இனி நடக்காமல் இருக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்கிறேன். அறிஞர் அண்ணா அவர்களின் புனிதமான சோஷலிஸ தத்துவத்திற்கு மாசு கற்பிக்கக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் இதை நான் வலியுறுத்துகிறேன் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய கருத்துக்களை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசும்பொழுது காங்கிரஸ்காரர்களுக்குத் தான் இந்த அரசாங்கத்திலே சலுகை இருக்கிறது என்ற பெரிய குற்றச்சாட்டைச் சொன்னார்கள். காங்கிரஸ்காரர்களுக்குத் தவறான முறையில் சலுகைகள் தருகிறார்கள் என்ற அளவுக்கு இந்த அரசு இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : காங்கிரஸ்காரர்கள் சலுகைகள் பெறுகிறார்கள் என்பது இந்த ஆட்சியின் ஜனநாயகத்தைக் காட்டுகிறதே தவிர அது குற்றச்சாட்டு அல்ல. 75 மைல்களுக்கு மேல் நாட்டுடமை யாக்க எடுத்துக்கொள்கின்றபோது கோவை மாவட்டத்திலே 76 மைல்கள் இருந்தும் 74 மைல்களாகக் காட்டி கொடுத்திருப்பதாகச் சொல்லி யிருக்கிறார்கள். 76 மைல்களை 74 மைல்கள் என்று வேண்டுமென்றே திருத்தியிருந்தால் அது தவறு ஆகும். கோவையில் உள்ள ஆர்.டி.ஏ. அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டு செய்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக் கிறேன். இது கவனிக்கப்படவேண்டிய ஒன்று ஆகும்.

நண்பகல் 12–00 **திரு. ஏ. ஆர். பெருமாள்** : மதிப்பிற்குரிய நண்பர் திரு. இராம மூர்த்தி அவர்கள் எழுப்பிய ஒழுங்குப் பிரச்சினை ஒழுங்கு பிரச்சினை தானா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. ந. தருமலிங்கம்) : அது ஒழுங்குப் பிரச்சினையின் கீழ் வராது.

திரு. ப. மகாதேவன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின்மீது சில வார்த்தைகள் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றி. நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை நல்ல கொள்கை என்று இன்றைய அரசும், எங்கள் கட்சியும், இங்கிருக்கும் பெரும்பான்மையானவர்களும் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், சென்னை நகரிலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் அந்தத் துறையிலே சில இழப்புகள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்லும்போது அடிப்படைக் கொள்கையே ஆட்டம் கண்டுவிடுமோ என்ற அச்சம் ஏற்படுகிறது. மக்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டும், வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும், தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டுமென்பது நாட்டுடைமையாக்கப்படும்போது பெரிதும் கவனிக்கப்படுகிறது. ஆனால் இதிலே இழப்பு ஏற்படுகிறது என்று சொல்லும்போது இவ்வாறு நாட்டுடைமையாக்குவது கூடாது என்று சொல்லுகிறவர்களுடைய வாதத்திற்குப் பலன் கிடைக்கிறது. ஆகவே, நம்முடைய அரசு இந்த வகையிலே இழப்பைத் தவிர்க்க என்ன செய்யவேண்டுமென்று யோசிக்கவேண்டும்.

நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மாநிலத்திலே உள்ள பெரிய ஃப்ளீட் ஓனர், இயக்குநர் அவர்கள் மானேஜிங் டைரக்டர், பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் எல்லாம் அந்த பஸ்களுக்குத் தாங்கள்தான் உரிமையாளர்கள் என்ற முறையில் பணிபுரியவேண்டும். இன்றைய தினம் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்றும்போது பூரிப்பு ஊதியம் என்று கொடுக்கப்படுகிறது. அதேபோன்று இழப்பு ஏற்படுகின்ற நிலைமை அவர்களால் ஏற்பட்டால், அவர்களுக்குத் தண்டனை கொடுக்கும் முறையில் இன்கிரிமெண்டை ஒரு வருஷம் நிறுத்தி வைப்பது உதவியாக இருக்காதா என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசனை செய்யவேண்டும்.

சர்ப்ரைஸ் செக்கிங் என்ற முறையில் 40 பேரை ஏற்பாடு செய்வோம் என்று முன்பு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நடத்துனர்கள் அல்லது இடவர்கள்—ஒட்டுபவர்கள் வலது பக்கத்தில் இருக்கிறார்கள் ; அவர்களை வலவர்கள் என்று சொன்னார்கள், இவர்கள் இடப்பக்கத்தில் இருப்பதால் இடவர்கள் என்று சொல்லலாம்—சரியாக நடக்கவில்லை என்ற காரணத்தால் அந்த சர்ப்ரைஸ் செக் செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள்.

முன்பு நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் திடீரென்று கட்டணத்தைக் குறைத்தார்கள். அதனால் ஒரு பஸ்ஸில் லாபம் 42,000 வருவதாக இருந்தால் 52,000 வரும் என்று சொன்னார்கள். பொதுவாக, பெருவாரியான மக்கள் தனியார் பஸ்களில்தான் சென்று வந்தார்கள். ஏனென்றால் அதிலே மிகுந்த மரியாதையுடன் பிரயாணிகளிடம் நடந்து கொள்வதோடு குழந்தைகளை எல்லாம் அரவணைத்து பஸ்களில் ஏற்றிக் கொண்டார்கள். ஆனால் பஸ்களில் திருநெல்வேலியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்குச் செல்வதற்கான கட்டணத்தை ரூ. 2-40-ல் இருந்து 2 ரூபாயாகக் குறைத்தவுடன் மக்களெல்லாம் நம்முடைய பஸ்களில் வரத் தொடங்கினார்கள். நடத்துனர்கள் சரியான முறையில் நடந்து கொள்ளாததால் தான் முன்பு மக்கள் தனியார் பஸ்களில் சென்றார்கள் என்பது தெரிகிறது. அதனால்தான் நடத்துனர்கள் ஸ்டிரைக் செய்யும்போதுகூட பொதுமக்கள் அனுதாபம் காட்டாத நிலை ஏற்பட்டது. நம்முடைய சட்ட மன்ற பஸ்ஸில் இருக்கின்ற நடத்துனர் மிகவும் மரியாதையாக நடந்துகொள்ளுகிறார். இதே முறையில் எல்லோருக்கும் இருக்கவேண்டுமென்ற முறையில், நேரடிப் பேட்டியின்போது அவர்கள் "இல் டெம்பர்டு" ஆக இருக்கிறார்களா, சீக்கிரம் சினம் கொள்ளக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்களா என்பதையும் பார்த்து வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்வது நல்லது.

மக்களுக்கு வசதி செய்யும் வகையில் குறைந்த கட்டணங்களை வசூலிப்பது நல்லதுதான். இருந்தாலும் துரித வண்டிகளில் ரயிலில் செல்வதைவிட அதிகமான வசதிகள் இருக்கின்றன. திருநெல்வேலியி

லிருந்து நாகர்கோயில், மதுரையிலிருந்து நாகர்கோயில் என்று தொலைதூரம் போகின்ற பஸ்களில் கட்டணத்தை உயர்த்தினாலும்கூட நல்லதுதான். குறைந்த தூரக் கட்டணத்தைப் பொருத்தவரை 10 காசு என்று இருப்பதை முடிந்தால் இன்னும்கூடக் குறைக்கலாம். இப்போது நோயாளிகள் போன்றவர்கள் ஆஸ்பத்திரிகளுக்குச் செல்லுவதற்கு இலவசமாக அனுமதிக்கவேண்டுமென்று செய்திருக்கிறார்கள். அதே போன்று தொழிலாளர்களுக்கு இலவசமாகச் செல்ல வசதி செய்து கொடுக்கலாம். ஆனால் தொலைதூரம் செல்லக்கூடிய பஸ்களில் அதிகக் கட்டணம் வசூலிப்பது நல்லது, இழப்பை ஓரளவு சரிக்கட்ட உதவும்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய அங்கத்தினர் அவர்கள் எங்கள் ஊரில் உள்ள ஸ்டிரைக் நிலைமை பற்றிச் சொன்னார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் அடிக்கடி டூர் செய்து தொழிலாளர்களுக்கும், நடத்துனர்களுக்கும், வலவர்களுக்கும் பல சலுகைகளைக் கொடுக்க முன்வந்திருக்கிறார்கள். ஆனால், வாக்குறுதிகளை அவசரப்பட்டுக் கொடுக்க வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பழங்கால மன்னர்கள் மாதிரி சொல்லவேண்டாம். ஓட்டுநர் சங்கத் தலைவர் அந்த வாக்குறுதிகளைச் செயல்படுத்தவில்லை என்று சொல்லுகிறார். குமரி மாவட்டத்தில் சொன்னதைச் செயல் படுத்தவில்லை என்கிறார்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : முத்தரப்பு மாநாடு கடந்த இரண்டு திங்களுக்கு முன்னால் சென்னையிலே நடந்தது.

திரு. ப. மகாதேவன் : குமரி மாவட்டத்தில் கொடுத்த வாக்குறுதி கள் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்று குறை கூறுகிறார்கள். அதனால்தான் ஸ்டிரைக் செய்வதாக பாலட் எடுத்திருக்கிறார்கள். அண்டை மாநிலத்தில் லாபகரமாக ஓடுகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். நகரத்தில் ஓடும் பஸ்களைப் பொருத்தவரை திடீர் திடீரென்று நிறுத்தி நிறுத்தி ஓட்ட வேண்டியிருக்கிறது. அதனாலும் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார் கள். இதைப்பற்றி டெக்னிகலாக ஆராய்ச்சி செய்து முடிவு செய்யலாம். தொழிலாளர்களைப் பொருத்தவரை இங்குள்ளவர்கள் அங்கு போகிறார் கள், அங்குள்ளவர்கள் இங்கு வருகிறார்கள். ஆகவே, இருக்கின்ற வித்தியாசம் பெரியதாகப் பாதிக்கிறது. என்ன முறையில் இதைச் செய்யவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசித்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் "பீக் அவர்" சேர்விசில் எல்லா மாணவர் களும் கல்லூரிக்கு நாகர்கோயிலுக்குத்தான் வரவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நேரத்தில் ஓடும் பஸ் எண்ணிக்கை போதாது. அதை உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டும். குறிப்பாக 26 பஸ்கள் நிறுத்தப் பட்டதாக அறிகிறேன். அதையும்கூட தேசீயமயமாக்கி அந்த இடங் களுக்கும் பஸ் விடவேண்டும். முழுமையாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட எங்களுடைய மாவட்டத்தில் உடனுக்குடன் பஸ்களை விடவேண்டும். தானக்குடி, புலியூர், கனகப்பபுரம், ஆண்டார்குளம் ஆகிய வழித் தடங்களில் பஸ்கள் விட ரெகமன்ட் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. இலந்தேடி எக்ஸ்டன்ஷனை மணக்குடிக்குப் பஸ் விடவேண்டும். களியக்காவிளை வழியாக திருநெல்வேலியிலிருந்து நாகர்கோயிலுக்குச் செல்லும் பஸ்ஸில் ரூ. 1·70 காசாக இருந்த கட்டணம் இப்போது 2 ரூபாயாக்கப் பட்டிருக்கிறது. பயனீர் கம்பெனியை தேசீயமயமாக்கியபோது அதோடு இணைந்திருந்த அவுட் ஏஜன்சி பொறுப்பையும் அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டது பாராட்டப்பட்டது. அதிலே, திருநெல்வேலியிலிருந்து நாகர் கோயிலுக்குச் செல்லுவதற்கு 2 ரூபாய் கட்டணம் என்று விதித் திருக்கும்போது, அவுட் ஏஜன்சி என்ற முறையில் ரயில் கட்டணத்தைச் சேர்த்து வாங்கும்போது ரூ. 2·40 காசு வசூலிக்கப்படுகிறது. இவ்வாறு அதற்கு அதிகமாக 40 காசு வாங்குவது முறையல்ல. அது எக்ஸ்பிரஸ் கூட அல்ல, சாதாரண பஸ்தான் விடப்படுகிறது.

திருச்சிக்குப் போகிற பஸ்ஸிலே வழியிலே மதுரையிலே ஏதாவது சிறு ரிப்பேர் செய்யவேண்டுமென்றால்கூட, ஒரு டேப்பைச் சுற்றவேண்டுமென்றால்கூட ஒர்க்ஷாப்புக்குப் போ என்று சொல்லுகிறார்கள். இதனால் டிரைவர் வழியில் கத்தாழைப் பாலைத் துணியில் பிழிந்து சுற்ற வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலைமைகளைக் கண்காணிக்க வேண்டும்.

எக்ஸஸிவ் ஸ்பீட் பற்றிச் சொன்னார்கள். துரித பஸ்களில் நிறுத்த வேண்டிய இடங்களில் நிறுத்தாமல் தங்களுக்கு வேண்டிய இடங்களில் காப்பி, சாப்பாடு சாப்பிடுவதற்காக நிறுத்திவிட்டு அதைச் சரிக்கட்ட 70, 75 மைல் வேகத்தில் போகக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அதையும் கண்காணிக்கவேண்டும். முத்தரப்பு மாநாட்டில் கொடுத்த வாக்குறுதிகளையும், கன்னியாகுமரி மாவட்ட தொழிலாளர் பிரச்சினையையும் தீர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இன்று பொதுவாக தேசீயவுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற கருத்து ஒருபக்கத்தில் வலுத்து வரும்போது மறுபக்கத்தில் தேசீயவுடைமையாக்குவது நல்லதல்ல என்ற கருத்தும் ஒரு பக்கத்தில் பேசப்பட்டு வருகிறது. இந்த போக்குவரத்து தேசீயமயமாக்கப்பட்ட பகுதிகளை எடுத்துப் பார்க்கிறபோது இவை ஒன்றும் தேசியமயமாக்கப்பட்ட பின்னர் மோசமான நிலையில் நடைபெற்றுவருகின்றன என்று சொல்லக்கூடிய நிலையில்லை, இந்தக் கணக்குகளை எல்லாம் பரிசிலனை செய்து பார்க்கிறபோது. இது நிச்சயமாக லாபகரமாகத்தான் இருக்கிறது என்பதை இந்தக் கணக்குகளில் இருந்து நாம் புரிந்துகொள்ள முடியும். 37 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று கணக்கு கொடுக்கப்பட்டிருந்தாலும் இந்த நஷ்டம் எப்படி வந்தது என்று பார்க்கிறபோது இது லாபமாகத்தான் முடிந்திருக்கிறது. தனியார் துறையினர் கணக்கு இடுகிறபோது மூலதனத்திற்கு வட்டி போட்டு கழிப்பது கிடையாது. 1967–68 இறுதியில் இதில் சர்க்கார் மூலதனம் 12 கோடி ரூபாய் இருந்திருப்பதாக கணக்கிருக்கிறது. அதற்காக 63 லட்சம் ரூபாய் வட்டியாக இதில் கழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வளர்ச்சி நிதி, பயணிகள் நிதி, வீட்டு வசதி நிதி என்ற முறையில் ரூ. 5½ லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆக 68½ லட்சம் ரூபாய் இதில் லாபம் கிடைத்து அப்படி ஒதுக்கப்பட்டு பிறகு 37 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று சொல்லும்போது உண்மையிலே 31½ லட்சம் ரூபாய் லாபத்தில்தான் இது நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. இதில் நஷ்டம் இல்லை. லாபமாகத்தான் இது நடந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இதை இன்னும் லாபகரமான முறையில் எப்படி நடத்துவது என்பதுதான் இப்போது நம் முன்னுள்ள பிரச்னை. 12 கோடி ரூபாய் மூலதனமுள்ள ஒரு தொழிலை தனியார் துறையில் நடத்தினால் அவர்கள் எவ்வளவு டிவிடன்ட் கொடுக்கிறார்கள் என்றால் 6% லிருந்து 12% வரையில் டிவிடன்ட் கொடுக்கிறார்கள். நாம் நம் மூலதனத்தில் ஒரு 10% அளவிற்காவது லாபம் கிடைக்கக்கூடிய விதத்தில் இதை நடத்த முற்படவேண்டும். அப்படி நடத்தினால் 1½ கோடி ரூபாய் லாபம் வரத்தக்க விதத்தில் இதை நடத்த முடியும், அப்படி நடத்துவதற்கு முயலவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக ஏன் இதில் குறைந்த அளவிற்கு லாபம் வருகிறது என்று பார்த்தால் தனியார் துறையில் உள்ள பஸ்களில் பஸ் ஒன்றுக்கு நாள் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய்க்கு குறைந்த வசூல் என்றால் அதை நஷ்டம் என்று சொல்கிறார்கள். நகரில் ஓடுகின்ற நம் பஸ்களில் நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு பஸ்ஸிலிருந்து ரூ. 165 தான் வசூலாகிறது. கன்னியாகுமரியில் ரூ. 192 வசூலாகிறது. 1966–67 கணக்கைச் சொல்கிறேன். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் ரூ. 270 வசூலாகிறது. ஆகவே இந்த 165, 192, 270 என்று வசூலாவது உயர்த்தப்படவேண்டும். அதாவது அதிகப்படியான வசூல் நமக்கு கிடைக்கவேண்டும். நாள் ஒன்றுக்கு 250 ரூபாய்க்கு கம்மியில்லாமல் வசூலிக்கக்கூடிய நிலையை நாம் ஏற்படுத்தினால் நிச்சயமாக நமக்கு நல்ல லாபம் கிடைக்கும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. அந்த அளவிற்கு கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்று பஸ் போக்குவரத்து, லாரிப் போக்குவரத்து நம் மாநிலத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்குதான் சர்க்கார் கையில் இருக்கிறது. இரண்டு பங்குகள் தனியார் துறையில் இருக்கின்றன. ஆகவே இதைப் படிப் படியாக மேற்கொள்ளவேண்டுமென்ற கருத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன். படிப்படியாக இந்த ஐந்தாண்டு முடிவதற்குள் அதிகப்படியான அளவில் பஸ்களை சர்க்கார் துறையில் கொண்டுவர முயற்சிக்கவேண்டும். கடைசி எல்லை, பஸ், லாரி, டிரான்ஸ்போர்ட் எல்லாம் சர்க்கார் துறையில் இருக்கவேண்டும் என்ற நிலையை அடைவதற்கு தக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப் படவேண்டும். தனியார் துறையில் உள்ள பெரிய பஸ்களில் 62 ஸீட்கள் போட அனுமதிக்கிறார்கள். சர்க்கார் துறையில் உள்ள பஸ்களில் அதிகபட்சமாக 56 ஸீட்கள் தான் வைத்திருக்கிறார் கள். ஆகவே இதை சற்று அதிகப்படுத்தினால் நம் வருவாய் பெருகும். இதையும் ஆலோசிக்கவேண்டும். எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களை நான் சொல்ல வில்லை. நீண்டதூர பஸ்களைச் சொல்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இரவு சர்வீஸ் நம் மாநிலத்தில் இல்லை. கேரளா மாநிலத்தில் இரவில் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. ஏன் அப்படி நம் மாநிலத்திலும் இரவு எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்களை விடக்கூடாது? அப்படி நாம் விட்டால் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்ய வசதி ஏற்படுவதோடுகூட நமக்கும் அதன்மூலம் நல்ல வருமானமும் கிடைக்கும். ஆகவே இரவு சர்வீஸ்களை அமைக்க வழிமுறைகள் ஆராயப்படவேண்டும். மைசூர் மாநிலத்தில் பெங்களூரில் ரோட் ட்ரெயின்ஸ் ஓடுகின்றன. ஒரு பஸ்ஸோடு இன்னொரு பஸ்ஸை இணைத்து ஒரே ட்ரைவர், ஒரே எண்ணெய் செலவில் ஓடும் முறை இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட ரோட் ட்ரெயின் சர்வீஸை சென்னையிலும் ஓட்டுவதில் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

லாபகரமான பல ரூட்கள் இருக்கின்றன. அந்த வழிகளை சர்க்கார் தானே எடுத்துக்கொண்டு நடத்துவதற்கு தக்க முயற்சிகளை மேற் கொள்ளவேண்டும். தனியார் துறையில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு போனஸ் வழங்கும் முறையை வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங் கத்தில் அதைச் செய்யமுடியாது. அப்படிக் கொடுப்பது சிரமம்தான். ஆனால் இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறைக்கு என்று தனியாக ஒரு போர்டு அமைத்து இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் நிர்வாகத்தை அவர் களிடம் மாற்றிவிட்டால் ஊழியர்களுக்கு போனஸ் கொடுப்பதற்கான வழிமுறைகளை ஆராய்ந்து பார்த்து வேண்டியதைச் செய்து தொழி லாளர்கள் ஊக்கத்தோடு வேலை செய்ய வழிமுறைகளை வகுக்க முடியும். ஆகவே இதிலும் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது ஓடுகிற எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ்கள் சில ரூட்களில் சில ஊர்களுக்குச் செல்லாமல் போகின்றன. அந்த ஊர்களுக்கும் சென்றால் இன்னும் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்ய வசதியாக இருக்கும். அதோடு நல்ல வருவாயும் கிடைக்கும். நாகபட்டணம்—தூத்துக்குடிக்குச் செல்கிற பஸ் மன்னார்குடி, பட்டுக்கோட்டை வழி செல்கிறது. அது அதிராமபட்டணம் வழி சென்றால் அதிகப் பிரயாணிகள் பிரயாணம் செல்ல வாய்ப்பு ஏற்படுவதுடன் வருமானமும் அதிகம் கிடைக்கும். அதையும் ஆராயவேண்டும். இராமநாதபுரம்—தூத்துக்குடி செல்கிற பஸ் பட்டுக்கோட்டை, அறந்தாங்கி வழி செல்வது பேராவூர் வழி சென்றால் இன்னும் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். இந்த வழிமுறைகளை எல்லாம் சர்க்கார் ஆராய்ந்து லாபகரமான முறையில் போட்டிருக்கிற மூலதனத்திற்கு குறைந்தது 10% அளவிலாவது லாபம் பெறத்தக்க வகையில் இத்தொழிலை நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். சி. பாலன் : பெருமதிப்பிற்குரிய மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்காக என் நன்றி

1968 மார்ச் 16] [திரு. எம். சி. பாலன்]

யறிதலை முதலில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றவுடன் சென்னையிலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் சென்னையைத் தொடுவதையும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு வருகிற அல்லது அங்கிருந்து செல்கிற எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை யின்கீழ் கிட்டத்தட்ட 125 தடங்களையும், 236 பஸ்களையும் இன்றைய தினம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. இதற்காக நான் இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறேன். அதேநேரத்தில் எங்கள் மாவட்டத்தில் தனியார் துறையில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்கள் எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்பட்ட வுடன் அங்கு வேலை செய்து வந்த ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போன்றவர்கள் வேலையில்லாது துடித்துக்கொண்டிருந்தபோது இங்கிருந்து இயக்குநர் அவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்திற்கு வந்து—நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்கிறேன்—54 வயதாகி ஆறுமாதங்கள் தாண்டி யிருக்கும், இன்னும் ரிட்டயர் ஆக ஆறு மாதங்கள்தான் இருக்கும் ஒருவருக்குக்கூட, இப்படி எல்லோருக்கும் வேலை தந்திருக்கிறார்கள். எல்லா ட்ரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் அங்கு வேலை தரப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அங்கு வேலை செய்து வந்த க்ளார்க்ஸ், டைம் கீப்பேர்ஸ், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்ஸ் இவர்களுக்கு வேலை தரப்பட வில்லை. அவர்களுக்கும் வேலை தரப்படவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள பஸ் கட்டணங்களுக்கும், சென்னை யில் உள்ள பஸ் கட்டணங்களுக்கும் இடையே சில வேறுபாடுகள் இருக்கின்றன. அந்த வேறுபாடுகள் 1—4—68 தேதியோடு தீரப்போகிறது என்று அறிக்கையில் கூறியிருப்பதைப் பார்க்கும்போது உள்ளபடியே மகிழ்ச்சியடைகிறேன். அதேபோல் விடுமுறை நாள் சலுகைப் பயணச் சீட்டு. குருடர்கள், கால் இல்லாது நடக்க முடியாதவர்கள் இவர்களைப் போன்றவர்கள் ஆஸ்பத்திரிக்குச் செல்கிறநேரத்தில் அவர்கள் டிக்கட் பெறவேண்டாம் என்ற முறை கொண்டுவரப்பட்டிருப்பது உள்ளபடியே பாராட்டப்படவேண்டிய ஒன்றாகும்.

ஒன்றை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படு கிறேன். இங்கே இருக்கின்ற அறிக்கைகளைப் பார்த்த பிறகு எங்கள் மாவட்டத்திலிருந்து வந்திருக்கின்ற காங்கிரஸ் எம். எல். ஏ.-க்கள் தெரிந்துகொண்டிருப்பார்கள் என்று எண்ணுகிறேன். சென்ற மாதம் 25-ஆம் தேதி "உரிமை தினம்" என்ற ஹோதாவில் எம். எல். ஏக்கள் கலந்து கொண்டு கொண்டாடினார்கள். அப்பொழுது நஷ்டம், நஷ்டம் 61 இலட்சம் நஷ்டம் என்று அங்கே பெரிய கோஷங்களை எழுப்பிக்கொண்டு அந்த ஊர்வலம் நடைபெற்றது. இப்பொழுது இந்த அறிக்கையைப் பார்த்த பிறகாவது அவர்கள் இந்த வரிசையிலே 1966–67-இல் இருந்தபொழுது ஏற்பட்ட நஷ்டம்தான் என்பதைத் தெரிந்துகொண்டிருப்பார்கள் என எண்ணுகிறேன். அன்றையதினம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் உள்ளபடியே இன்று பார்த்தால், அதற்குப்பிறகு தினப்படி, அகவிலைப் படி என்று 19 இலட்சம் ரூபாயும், நகர ஈட்டுப்படி என்று 9 இலட்சம் ரூபாயும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த பிறகும் இன்று 37 இலட்சம் தான் நஷ்டம் ஏற்படுகிற நிலையில் இருக்கிறோம் என்று தெரிகிறது. இதிலிருந்து நாம் எந்த அளவிற்கு இந்தத் துறையில் நஷ்டத்தைக் கட்டுப்படுத்தியிருக்கிறோம் என்பது தெரியும். முன்னாலே நாம் கொடுத்து வந்த கட்டணத்தைக் குறைத்தும், பல வசதிகளைச் செய்தும் கூட நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

இந்த நேரத்தில் நான் ஒன்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். முன்னாலேயிருந்த அதிகாரிதான், இயக்குனர்தான், பொறியியல் வல்லுனர்தான் இப்பொழுதும் அந்தச் சக்கரத்தை அசைத்துக்கொண் டிருக்கிறார்கள். ஆனால் முன்பிருந்த ஆட்சியாளர்கள் நடத்திச்சென்ற முறையினால்தான் அவ்வாறு அதிக நஷ்டம் ஏற்பட்டது. ஆனால் இப் பொழுது நமது அமைச்சரவர்கள் மிகத் திறமையாக நடத்தியதால் அந்த நஷ்டம் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் சென்னையிலே ஓடக்கூடிய பஸ்களினால் மிக அதிகமாக நஷ்டமேற்படுகிறது என்றும், அந்த நஷ்டத்தை வெளியூர்களில் ஓடக்கூடிய பஸ்களிலிருந்து வரும் லாபத்தைக்கொண்டு சரிக்கட்ட வேண்டுமென்ற முறையை ஓரளவு மாற்ற முற்பட வேண்டுமென்று பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். சென்னையிலே நஷ்டம் ஏற்படுவதற்குப் பல காரணங்கள் தரப்பட்டிருக்கிறது. சில மக்களுக்கு வசதி செய்வதற்காக வருவாய் இல்லாவிட்டாலும் அவர்களுக்குப் பஸ் விடப்படுகிறது, தேய்மானச் செலவு ஏற்படுகின்றது என்று சொல்லப்பட்டது. நான் ஒன்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கேரளாவிலே—அதை மலையாளம் என்றே சொல்வார்கள்—ஒவ்வொரு பக்கத்திலும் ஐந்து மைல் தூரத்திற்குள் 600 வளைவுகள், நெளிவுகள் உள்ளதாகத்தான் வழிகள் இருக்கும். அங்கும் டயர் தேய்மானச் செலவு அதிகமாக ஏற்படும். தவிர அங்கேயிருக்கிற டிரைவர்களுக்கும், இங்கே இருக்கிற டிரைவர்களுக்கும் சம்பள வேறுபாடு நூற்றுக் கணக்கிலே இருக்கும். கண்டக்டர்களுக்கும், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கும் கூட சம்பள விகிதத்தில் 50 அல்லது 100 என்ற அளவில் இங்கும் அங்கும் வேறுபாடு இருக்கிறது. இருந்தும் அங்கே லாபம் வருகிறது. நமது அமைச்சரவர்களோ அல்லது டைரக்டரோ அல்லது ஒரு குழுவை நியமித்தோ கேரள டிரான்ஸ்போட்டை இயக்கும் நிர்வாகத்தோடு தொடர்புகொண்டு எப்படி நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. இவ்வளவு சம்பளம் கொடுத்தும் எப்படி இவ்வளவு லாபம் வருகிறது என்பதைப்பற்றி அறிய வேண்டும். எனவே அவ்வாறு ஒரு குழுவை நியமித்து கேரளாவிற்கு "ஸ்டடி டூர்" என்று முறையிலாவது சென்று ரிப்போர்ட் கொடுக்க வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் வேலைபார்த்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், பத்தாண்டு காலம் வேலை செய்தவர்கள் இங்கே வந்தபிறகு, "ஏன் இங்கே வந்தோம், அங்கேயே இருந்திருந்தால் 100 ரூபாய்க்கூட கிடைக்குமே" என்று நினைக்கிறார்கள். இப்பொழுது ஸ்டிரைக் நோட்டீஸ் தந்திருக்கிறார்கள். அது குறித்து திரு. மகாதேவன் பிள்ளை அவர்களும் குறிப்பிட்டார்கள். நான் ஒன்றைக் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன். அமைச்சரவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்திற்கு வந்தபொழுது தொழிலாளர்களோடு பேச்சு நடத்தினார்கள். அப்பொழுது சங்கத்திலிருந்து 20 கோரிக்கைகள் வைக்கப்பட்டன. அதில் 10 கோரிக்கைகளை உடனே செய்ய உத்தரவிட்டார்கள். ஒன்றோ, இரண்டோ தவிர மற்றவை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுவிட்டது. எனவே திரு. மகாதேவன் பிள்ளை அவர்கள் சொல்வது சரியல்ல என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் 1965-இல் கண்டக்டர்களுக்காகத் தங்கள் பெயர்களைப் பதிவு செய்து கொண்டவர்கள், எஸ். எஸ். எல். சி. பாஸ் செய்தவர்கள், பதிவு செய்து கொண்டு மூன்றாண்டு காலமாக வேலைக்காகக் காத்திருக்கிறார்கள். அதேபோல சென்னையிலேயும் பலர் பதிவு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இண்டர்வியூவிற்குச் செல்லும் நேரத்தில் அவர்களுக்கு மலையாளம் தெரிந்திருப்பதால் வேலையில்லை என்று சொல்லியிருப்பதாகச் சில கண்டக்டர் நண்பர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி டைரக்டர் அவர்களோடும் கலந்தாலோசித்தேன். இப்பொழுது நாம் பஸ்களில் அழகிய குறளைக் காண்கிறோம். ஆனால் அன்று அங்கு நான்கோ, ஐந்தோ தமிழ்ப் பள்ளிகள்தான் இருந்தன. அந்த நடைமுறைதான் ஏற்பட்டிருந்தது. ஆகவே அவர்கள் மலையாளம் படித்திருந்தாலும் தமிழ்மொழியைத் தாய்மொழியாகக் கொண்டவர்கள். ஆகவே மலையாளி என்ற முறையில் பிரிக்காமல் அவர்களுக்கு வேலை தர வேண்டுமென்று மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அடுத்து, எங்கள் மாவட்டத்தில் டி. டி. எஸ்., அதாவது டிஸ்டிரிக்ட் டிரான்ஸ்போர்ட்டேஷன் சூப்பரிண்டெண்ட் ஒருவர் இருக்கிறார். நல்ல இன்ஜினியர், பொறியியல் வல்லுனர். அந்த மாவட்டத்திலிருக்கின்ற 1500 தொழிலாளர்களை நடத்திச் செல்லத்தக்க நிர்வாகத்திறன் அவர்களுக்கு

இருக்குமா? என்று பார்க்க வேண்டும். ஒரு கோவாப்பரேட்டிவ் ஸ்பின்னிங் மில்லில், 250 பேர் வேலை செய்யக்கூடிய இடத்தில் சப்-கலெக்டர் ரேங்கிலே உள்ளவர் நிர்வாகத்தை இயக்குகிறார். இராணித்தோட்டத்திலே இருக்கிறது. ஏ. ஈ. க்களைப்போட்டு, முழு நிர்வாகத்தையும் கவனிப்பதற்கு சப்-கலெக்டர் ரேங்கில் ஒருவரைப் போட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். (மணியடிக்கப்பட்டது)

தலைவரவர்களே, எனக்கு இன்னும் ஐந்து நிமிஷம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். ஏனென்றால் நீண்ட நாட்களாக நான் தொழிலாளர்களோடு பழகியவன். இப்பொழுது ஸ்டிரைக் நோட்டிஸ் வேறு போட்டுக்கொண்டிருக்கிற நேரம். ஆகவே நான் சொல்ல வேண்டியவைகளைச் சுருக்கமாகச் சொல்லி முடித்து விடுகிறேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் மாணவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் அடிக்கடி மோதல் ஏற்படுகிறது. மாணவர்களைக் கண்டக்டர் அடித்துவிட்டால் மாணவர்கள் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். ஒருவேளை மாணவர்கள் கண்டக்டரை அடித்துவிட்டால் பஸ் தொழிலாளர்கள் ஸ்டிரைக் செய்கிறார்கள். பஸ்கள் ஓடாமல் அப்படியே கிடக்கும். இப்படிப்பட்ட நிலை அடிக்கடி ஏற்படுகிறது. இதற்கு என்ன காரணம் என்பதைக் கண்டுபிடித்து மாற்றங்களைச் செய்தால் இத்தகைய நிலைமைகளைத் தவிர்க்கலாம். உதாரணமாக இரணியலில் காலை 9 மணிக்கும், 10 மணிக்கும் பஸ் விடுகிறார்கள். அதில் இருநூறு பேர் வரையில் ஏறுவார்கள். 600 பாஸ் கொடுக்கிறோம். எல்லோரும் உள்ளே ஏற வருகிறார்கள். கண்டக்டர் 'ஓவர் லோட்' ஏற்ற மாட்டேன் என்று சொல்கிறார். இதனால் மோதல் வருகிறது. இதேபோல் பொது மக்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் மோதல் வருகிறது. எப்படியென்றால், ஒருவர் 50 கிலோ வரையில் சாமான்களை பஸ்ஸிலே கொண்டு போனால் அது அவர் உண்பதற்காக எடுத்துச் செல்லப்படுவதாக இருந்தால் அதற்கு ஒரு ரேட்டும், வியாபாரத்திற்காக எடுத்துச் சென்றால் வேறொரு ரேட்டும் வசூலிக்கப்படுகிறது. அந்தக் கண்டக்டர் இது அவர் உண்பதற்காகத்தான் செல்வதா அல்லது வியாபாரத்திற்காகப் போவதா என்று எப்படி அறிவார்? கொண்டு வந்தவர் சொல்வார் இது தான் உண்பதற்காகத்தான் என்று. கண்டக்டர் இல்லை, இல்லை, இது வியாபாரத்திற்காகத்தான் என்பார். இதனால் பல மோதல்கள் ஏற்படுகின்றன. இவற்றைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஸ்டேட் பஸ்களில் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போகிறார்கள். ஸ்டேட் பஸ்களில் மலைக்குப் போகிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் இரவில் தங்குவதற்கு இடமில்லை. ஒரு நாள் ஒரு கண்டக்டர் அந்த பஸ்ஸிலேயே படுத்திருந்தார். அப்பொழுது கள்ளனொருவன் வந்து அவரிடமிருந்த பணத்தைப் பறித்தான். உடனே கண்டக்டரும், அந்தக் கள்ளனும் கட்டிப்புரண்டு அங்கே குஸ்தி வைத்தார்கள். ஏன் இதைக் கூறுகிறேன் என்றால் ஸ்டேட் பஸ்களில் செல்பவர்களுக்குத் தங்குவதற்குச் சரியான இடமில்லை. பஸ்ஸிலேயேதான் தூங்குகிறார்கள். எனவே அவர்கள் இரவில் தங்குவதற்கு ஆங்காங்கே விடுதிகளை அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

எங்கள் மாவட்டத்தில் பல பகுதிகளில் நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் பஸ்ஸில் ஏறிய பிறகு டிக்கெட் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமையிலிருக்கிறது. அதனால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. எனவே பஸ் வருவதற்கு முன்னாலேயே ஒரு கண்டக்டர் அந்த இடத்தில் இருந்துகொண்டு டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்க வேண்டும். அவ்வாறு கொடுத்து பஸ் வந்தவுடன் ஏறிச் செல்வதற்கு வசதியாக, இங்கே இருப்பதைப்போல அங்கேயும் அந்த ஏற்பாட்டை அமல் நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டு கொள்ளுகின்றேன்.

அங்கு பஸ் ஸ்டாண்ட் என்று போர்டு எழுதுவது இடையாது. கண்ட இடத்தில் நிற்பார்கள். கண்ட இடத்தில் ஏறுவார்கள். பிரயாணிகள் கையைக் காட்டினால் கண்டக்டர் இது பஸ் ஸ்டாண்ட் இல்லை

என்று சொல்லிவிட்டுப் போய் விடுவார். கண்டக்டர் திரும்பி வருகிற பொழுது பிரயாணிகளுக்கும், அவர்களுக்கும் மோதல் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இன்னின்ன இடங்கள்தான் பஸ் ஸ்டாண்ட் என்று எழுதிப்போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

பிரயாணிகளுக்குப் பல இடங்களில் தங்குவதற்குத் தகுந்த இடம் இல்லை. அந்தக் குறையையும் நிவர்த்தி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

தக்கலே, மண்டே மார்க்கெட், கோட்டாயம், கொளச்சல், சுசீந்தரம் ஆகிய இடங்களில் இன்னும் டைம் கீப்பர்கள் போடப்படவில்லை. அங்கே டைம் கீப்பர்களைப் போட்டுதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அதேபோன்று பல கண்டக்டர்கள் கேரளாவிற்குச் செல்லும் பஸ்களிலே போகிறார்கள். அந்த பஸ்களிலே பிரயாணிகள் அரிசியை மூட்டையிலே வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த பார்டருக்குப் போனவுடனே அதிகாரிகள் செக் செய்கிறார்கள். அரிசி இருந்ததற்காகக் கண்டக்டர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. எனவே ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் குறிப்பாகக் கேரளாவிற்குச் செல்லும் பஸ்களில் ஒரு போலீஸ்காரரைப் போடவேண்டும். இல்லாவிட்டால் கண்டக்டர்கள் மீது பொறுப்பு ஒன்றுமில்லை என்று இருக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, அமைச்சரிடத்தில் நான் மன்றாடிக் கேட்டுக் கொள்
பிற்பகல் 12–30 கிறேன். நமது அமைச்சரவை பதவியேற்றதற்குப் பிறகு நாம் 10 பைசா கூட்டிக்கொடுத்திருக்கிறோம். அதைக்கூட என்னுடைய பகுதியிலேயிருக்கிற காங்கிரஸ்காரர்கள் 10 பைசா கூட்டிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று வேடிக்கையாகப் பேசினார்கள். அமைச்சரவர்கள் அந்த 10 பைசாவை முதல் முதலாக டோக்கனாகத் தான் நான் தருகிறேன். பண வசதி ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு அதுக் கூட்டித் தரப்படும் என்று அறிவித்து இருக்கிறார்கள். நமது அமைச்சரிடத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த 10 பைசாவை 25 பைசாவாக நீங்கள் உயர்த்தித் தரவேண்டும். இன்னமும் இப்படிக்கூடச் செய்யலாம். அதாவது எவ்வளவு காஷ் கொண்டு வருகிறார்களோ அந்த அளவுக்கு போனஸ் என்ற முறையை அமுல்படுத்தினோமேயானால் அது சிறந்த முறையாக இருக்கும் என்றும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனது மாவட்டத்திலுள்ள தொழிலாளத் தலைவர்களும் நமது டைரக்டர் அவர்களும் கலந்து முடிந்த அளவு பொருளாதாரச் சிக்கல இல்லாத பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துவிடவேண்டும். அப்படி செய்தால் சௌகரியமாக இருக்கும் என்று டைரக்டர் அவர்களை கேட்டுக் கொண்டு அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் அவர்கள் மிகச் சரியாகத்தான் இருக்கிறார்கள். நமது மகாதேவன் பிள்ளை அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், அந்த சங்கத்தின் தலைவராக இருப்பவர்களுக்குத்தான் உண்மை விஷயம் தெரியும். காங்கிரஸ் நண்பர்கள் தான் ஸ்டிரைக் செய்யவேண்டு மென்பதற்காக நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதோடு நமதருமை கம்யூனிஸ்டு நண்பர்கள் இந்த டிரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும் பயன்படுத்தி அந்த மாவட்டத்தை குழப்புவதற்காக ஸ்டிரைக் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நமது அமைச்சரவர்களும், டைரக்டர் அவர்களும் இதில் கவனத்தை செலுத்தி, சுமுகமான வழி காணவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா : தலைவர் அவர்களே, இந்த வெட்டுத் தீர்மானத்தின் மீது ஒரு சில கருத்துக்கள் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். பொதுவாக, இன்றைக்கு டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலிலே இருக்கிற பிரச்சினைகளிலே இரண்டு முக்கியமானவை. மக்களுக்கு வரி போடுகின்ற அதே நேரத்திலே அந்த வரியைக் குறைத்து அவர்கள் குறை

வாக வரி செலுத்தக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கக்கூடிய தொழில் இது. அதோடு சிட்டியிலே இந்த பஸ்கள் நல்லமுறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஏதோ ஒரு சூழ்நிலை காரணமாக சிட்டியிலே கொஞ்சம் நஷ்டம் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இருந்தபோதிலும் கூட நல்ல விதத்திலே இந்த நஷ்டத்தைப் போக்கவேண்டுமானால் கிராமப் பகுதிகளிலே இருக்கிற பஸ்களை அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும். கிராமப் புறத்திலே தனியார் பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. அந்த பஸ்களோடு நம்முடைய பஸ்களையும் விட்டு நோ பிராஃபிட் என்ற முறையில் அவர்களுக்கு மொனுப்பலி ஏற்படுத்தி கொடுக்காத முறையில் நாம் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். நமது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களையும் அந்தப் பகுதிகளில் விட்டு அவர்களுக்கு அதிகமாக இலாபம் கிடைப்பதை ஓரளவுக்குக் கட்டுப்படுத்தி நல்ல முறையில் இந்த தொழிலை ஊக்குவிக்கவேண்டியது நமது முக்கியமான நோக்கமாக இருக்கவேண்டும்.

அடுத்து, எவ்வளவுதான் நாம் சட்டங்கள் போட்டாலும், அதற்கு வேண்டிய திட்டங்களை போட்டாலும் கூட அதை செயல்முறைப்படுத்த நல்ல திறமையான அரசு வேண்டும். அதற்கும் சில யோக்கியதாம்சங்கள் வேண்டும். முன்பு பேசிய நண்பர்கள் எல்லாம் தெளிவாகச் சொன்னார்கள். இந்த தொழிலை அவசியமாக மேம்படுத்த வேண்டுமென்று. அரசாங்க பஸ் என்று சொன்னால், அதிலே போகிற பொழுது தன்னுடைய பஸ், தன்னுடைய நாடு என்ற ஒரு எண்ணம் வரவேண்டும். அது கூடிய சீக்கிரத்திலே வரும் என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. அந்த முறையிலே பார்க்கும்போது இன்றைக்கு ஹெல்த்தி காம்ப்பெடீஷன் இருக்கவேண்டும். தனியார் துறையினருக்கும் நமது சர்க்கார் துறையினருக்கும் ஹெல்த்திகாம்பெடீஷன் இருக்கவேண்டும். அது இருந்தால் தான் மிக நல்லது. ஒரேயடியாக மொனுப்பலியை பிரைவேட் ஆப்பரேட்டர்ஸ்க்கு கொடுத்து விட்டோம் என்று சொன்னால் அவர்கள் வைத்ததுதான் சட்டம் என்ற நிலை ஏற்படும். அமைச்சர் கருணாநிதி அவர்கள் இருக்கிறார். அவர் அரசாங்க பஸ் ரேட்டைக் குறைத்தவுடனே, எல்லோரும் உடனே அவரிடம் வந்த பொழுது நீங்களும் கொஞ்சம் குறைத்துக் கொள்ளுங்கள். இருவரும் ஒரே நிலையில் இருக்கலாம் என்ற முறையில் நிலைமையை ஏற்படுத்தினார்கள். ஆகவே ஹெல்த்திகாம்பெடீஷன் இருக்க வேண்டுமென்பது நல்ல முறை. ஆக, அந்த முறையில் ஒரு சூசகத்தையும் நாம் கண்டுபிடித்திருக்கிறோம். அந்த முறையிலே இந்த காம்ப்பெடிஷனிலே அதிகமான பங்கு தனியார்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று யார் சொன்னாலும் இந்த விஷயத்திலே அதை நான் ஒத்துக்கொள்ளத் தயாராயில்லை. இப்பொழுது 75 மைலுக்கு மேலே உள்ளதை நாம் நேஷனலைஸ் செய்கிறோம். அதையும் குறைத்து 50 மைலுக்கு மேலே உள்ளதை நேஷனலைஸ் செய்தால் கூட நன்றாக இருக்கும் என்பது எனது அபிப்பிராயம்.

இந்தச் சூழ்நிலையிலே 75 மைலுக்கு மேலுள்ளதை நாம் நேஷனலைஸ் செய்யும்போது இந்த அசெஸ்மெண்ட்டிலே அங்காங்கே 75 மைல்களுக்குள்ளே இருக்கிற பஸ்களிலேயே இருக்கிற ரூட்டை விட்டுவிட்டு, அதைக் குறைக்கின்ற நிலைமையும் இன்று இருக்கிறது. இதிலே அமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்தி அங்கங்கே இந்த அரசாங்க பஸ்களிலே இருக்க கூடிய ஆதாயத்தைக் குறைக்கக் கூடிய சூழ்நிலையைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டுமென்பது எனது தாழ்மையான கருத்தாகும்.

அடுத்து, மிக முக்கியமான விஷயம் என்னவென்றால், இன்றைக்கு ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ் பிழைப்பதற்கே வழியில்லை. ஏனென்று கேட்டால் முன்னாலே இந்த வழிகளிலே இருந்த பெரிய தொழில் அதிபர்கள் இந்த வழிகளை வைத்துக்கொண்டு நல்ல நிலையிலே இருக்கிறார்கள். ஆகவே, ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸை வாழ விடுவதில்லை. எந்த ஒரு ரூட்டை Small Operators கேட்டாலும் கூட அவர்கள் நியூ என்ட்ரண்ட்ஸாக வந்து உள்ளே நுழைந்த உடனே, வசதி வாய்ப்பு உடைய Fleet Owners நேராகக் கோர்ட்டுக்கு போய்விடுகிறார்கள். அங்கிருந்து ஹைக்கோர்ட்டுக்கு போய், அங்கேயிருந்து சுப்ரீம் கோர்ட்டு வரையிலும் போகிற நிலைதான் இப்பொழுது இருக்கிறது. இந்த நிலையில் ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ் பஸ் ரூட்

கதி சட்டப்படி அதோகதியாக இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலைதான் இன்றைக்கு இருக்கிறது. இப்படி, அவர்களுக்கு ஒரு இடம் சட்டரீதியாகப் பெறக்கூடிய சூழ்நிலை இருந்தாலும்கூட பெற முடியாமல் போய்விடுகிறது. இது எதில் கொண்டுபோய் விடுமென்று சொன்னால் கடைசியிலே பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டர்ஸ் மொனாப்பலியாகத்தான் போய் சேரும். அந்த முறை தான் இன்றைக்கு இருக்கிறது. அதற்காக அமைச்சர் அவர்கள் தனிப்பட்ட முறையில் ஒன்று செய்யவேண்டும். இனிமேல் 5 ரூட்டுக்கு மேல் யாருக்கும் கொடுக்கக்கூடாது—அனுமதி. 5 ரூட்டுக்கு அவர்களுக்கு பர்மிட் கொடுத்து விட்டோம் என்று சொன்னால் அதற்கு மேலே அவர்கள் போகக்கூடாத நிலை இருக்க வேண்டும். அதன் மூலம் நல்ல நிலை ஏற்படும் என்பது எனது தாழ்மையான கருத்தாகும்.

அடுத்து, இந்த ரூட்ஸ் பர்மிட்டை சில ஆப்பரேட்டர்ஸ் டிரான்ஸ்ஃபர் பண்ணிவிடுகிறார்கள். இந்த பர்மிட்டுகளை சில பேர் ஒரு இலட்ச ரூபாய், இரண்டு இலட்ச ரூபாய்களுக்குக்கூட விற்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. அதை நாம் ஒழிக்க வேண்டும். அதிலே அவர்கள் போட்ட முதலை எடுத்துக்கொள்ளலாம். ஆனால் அந்த பர்மிட் வேண்டாமென்று சொன்னால் உடனே அதை கவர்ன்மெண்ட்டிடம் சரண்டர் பண்ணவேண்டும். அதை அவர்கள் சரண்டர் பண்ணினால் நாம் அந்த பர்மிட்டை புதிதாக வரும் நல்லவர்களுக்குக் கொடுத்தால் நல்ல விதத்திலே ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துவதற்கு சௌகரியமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய தாழ்மை யான யோசனையாகும்.

அதற்கடுத்தபடியாக, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் சம்பந்தமாகப் பார்க்கப் போனால் 'பாஸன்ஜர்ஸ் அமெனிட்டீஸ் ஃபண்டு'க்காக 5 சதவீதம் என்று இந்த ஆய்வுரையில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அந்த 5 சதவீதத்தை எவ்வளவு கூட்டினாலும் தகும். இதைக் கொஞ்சம் மனதிலே வைத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இப்பொழுது ஆக்ஸிடெண்டுகள் நிரம்ப அதிகமாக இருக்கின்றன. ஆக்ஸிடெண்டு என்றாலே அது தவிர்க்க முடியாமல் ஏற்படுகின்ற விபத்து என்பதுதான் பொருள். வேண்டுமென்றே ஏற்படும் என்பதல்ல அதன் பொருள். இருந்தாலும், அதற்கு முன்னாலே 'பிரிவெண்ட்டிவ் மெஷர்ஸ்' செய்யப்படவேண்டும். இதைப்பற்றியும் நாம் கொஞ்சம் கவனிக்கவேண்டும். சில இடங்களிலே இந்த ஆக்ஸிடெண்டுகளினால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் பெரும்பாலும் தொழிலாளிகளாக இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக அவர்கள் குடும்பத்திலே மிகவும் கஷ்டப்படக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக் கிறது. ஆகவே, இந்த 'ஆக்ஸிடெண்ட் ரிசர்வ் ஃபண்ட்டை' கூடியமட்டும் கூட்டிக்கொடுக்க வேண்டுமென்பது எனது தாழ்மையான கருத்தாகும்.

அமைச்சர் கருணாநிதி அவர்கள் இதுபற்றி முன்னாலே சொன்னார்கள். ஒருவன் ஒழுங்காக நேரத்திற்கு வந்துவிட்டால் வெள்ளைக்காரன்போல் பங்க்சுவலாக இருக்கிறான் என்று சொல்வார்கள். பங்க்சுவலாக இருந்தால் அப்படிச் சொல்வார்கள். ரயில்வே ஸ்டேஷன்களிலே புறப்பட்ட வண்டி அடுத்த ஸ்டேஷனுக்கு இத்தனை மணிக்கு வரும் என்று தெரிந்துவிடும். அந்த முறையில் 50 மைல்களுக்கு ஒரு இடத்தில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீஸ் இருக்க வேண்டும். அந்த முறையில் 50 மைல் தூரத்திற்குள் வண்டியிருந்தாலும் அல்லது 50 மைலுக்கு மேல் இருந்தாலும் வண்டி இந்த இடத்திலிருக்கிறது என்று நமக்குத் தெரிந்துவிடும்படி செய்ய வேண்டும். டெலிபோன் இணைப்பு அமைக்கவேண்டும். இதன் மூலமாக வண்டி உடனே வருமா, எப்பொழுது வரும் என்பதெல்லாம் நமக்குத் தெரியும். என்னைக்கேட்டால் ஒயர்லெஸ் வைத்தால்கூட இன்னும் நலமாக இருக்கும்.

அதிக அளவிலே ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ் ஆக்ஸிடெண்டுகளைக் குறைக்க வேண்டும். கவர்ன்மெண்ட் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே பிரயாணம் செய்தால் வீட்டிலே குடும்பத்திலிருப்பவர்களுக்கும் பாதுகாப்பாக இருக்கும். அவர்கள் பாதுகாப்பாக வீடு வந்து சேருவார்கள் என்ற எண்ணத்தை அவர்கள் பெறவேண்டும். அந்த நிலையை நாம் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும்.

1968 மார்ச் 16] [திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா]

அதோடு நைட் சர்வீசும் கொஞ்சம் இருந்தால் நல்லது என்று நான் நினைக்கிறேன். ஆந்திரா, கேரளா, மைசூரிலேயெல்லாம் நைட் சர்வீஸ் இருக்கிறது. அவர்களுடைய உள்நோக்கம் பகலிலே பெரிய பிஸினெஸ் காரர்கள் எல்லாம் வேலையாக இருப்பார்கள். ஆகையால் 'நைட்'டிலே பிரயாணம் செய்யலாம் பகலிலே வேலைகள் நடக்கும். இரவு நேரத்திலே நைட் பஸ் சர்வீஸ் இருந்தால் அதில் போய்வந்துவிடுவார்கள். ஆக, அது நிரம்ப சௌகரியமாக இருக்கும். அந்த முறையிலே நைட் சர்வீஸை ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால் நிரம்ப நன்றாக இருக்கும்.

சில சமயங்களில், சில இடங்களில், திருவிழாக்காலங்களில் கூட்டம் நிறைய இருக்கிறது. கூட்டம் இருக்கிற இடங்களில் ஒரு பஸ் போனவுடன் இன்னும் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கிறது என்றால் திடீரென்று அடுத்த பஸ் விட்டு கூட்டத்தைக் குறைத்து, மக்களுக்கு சௌகரியம் உண்டாக்கக் கூடிய சூழ்நிலையும் இருக்க வேண்டும். அப்படியே உடனே அடுத்த பஸ் விடுவதென்றாலும், அதற்கு பஸ் டிரைவர், டீஸல் ஆயில் போன்ற செலவெல்லாம் அதிகமாகும். அடுத்த மாநிலத்தில் மைசூர் என்று நினைக்கிறேன். அந்தமாதிரி சமயங்களில், ஒரு பஸ்ஸுடன் கூடவே ஒரு டிரைலர் மாதிரி அட்டாச் பண்ணி, அதாவது டிரக் மாத்திரம் என்ஜின் இல்லாமல் பஸ்ஸோடு கூட 'அட்டாச்' பண்ணி விடுகிறார்கள். அதுமாதிரி செய்தால் மக்களுக்கு ரொம்பவும் சௌகரியமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

தொழிலாளர் சம்பந்தமாக சில வார்த்தைகள் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஓரிரண்டு லாரிகள் வைத்திருப்பவர்கள் லாரி டிரைவர்களுக்கு சம்பளம் ஜாஸ்தி கொடுப்பதில்லை. ரூ. 60, 70 தான் கொடுக்கிறார்கள். அதை வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் எப்படி காலம் தள்ள முடியும்? ஆகவே, அவர்கள் ஊரை விட்டு புறப்பட்ட உடனேயே—முதலாளி ஒரு பக்கம் ஊரில் இருக்கிறார் - வழியில் யார் வந்தாலும் சரி சென்னைக்கு போகவேண்டுமென்றால், காசு வாங்கிக்கொண்டு ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். இது மாதிரி ஓவர்லோட் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள்; அப்படி ஏற்றிக்கொண்டு போகும்பொழுது, வழியில் ஏறியவர் 'எனக்கு காலை 5 மணிக்குள் மெட்றாஸ் போகவேண்டும், வேகமாக விடு' என்றெல்லாம் சொல்வதால், மெட்றாஸுக்கு ரொம்ப வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. இதையெல்லாம் தவிர்க்க வேண்டும்.

டி. ஏ. ரூ. 1-25-லிருந்து ரூ. 1-30-க்கு உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அது போதாது. ரூ. 2 வரைக்கும் கொடுத்தால் அது நலமாக இருக்கும். சாதாரணமாக எல்லா டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் பாட்டா மைலுக்கு $1\frac{1}{2}$ பைசா என்று ஒரு விதி கொண்டுவந்துவிட்டால் மிகவும் உதவியாக இருக்கும். சம்பளம்பற்றி ஒரு ஜி. ஓ. முன்னால் வந்திருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன், அதாவது குறைந்த பட்சம் ரூ. 90 கொடுக்கவேண்டும் என்று ஜி. ஓ. இருக்கிறது. அதையாவது எல்லா இடங்களிலும், பிரைவேட் ஸ்தாபனங்களிலும் கூட அமுலுக்குக் கொண்டு வந்து, ஒரு ஒழுங்கான முறைக்குக் கொண்டுவந்துவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஜீப் பஸ்களை நிறைய விடவேண்டும். கிராமப்புறங்களில் பொருளாதாரம் முன்னேறவேண்டுமானால் போக்குவரத்து வசதியைப் பெருக்கவேண்டும். ஆங்காங்கு இருக்கிற ரோடுகளிலெல்லாம் ஜீப் பஸ்களை விட்டு, வியாபாரம் நடக்கக்கூடிய சென்டர்களுக்கு கிராமப்புறத்து ஜனங்கள் வருவதற்கும், போவதற்கும் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். அதனால் மக்கள் ஆதாயம் அடைவார்கள். சில இடங்களில் பஞ்சாயத்து பகுதிகளில் ரோடு மோசமாக இருக்கலாம். அங்கெல்லாம் ஜீப் பஸ்கள் விட்டு கிராம மக்களுக்கு உதவ வேண்டும். அப்பொழுதுதான் கிராமப்புறத்தில் பொருளாதார முன்னேற்றம் ஏற்பட முடியும்.

டாக்ஸ் எவேஷன் ரொம்ப ஜாஸ்தியாக இருக்கிறது. இரண்டு இன்வாய்ஸ் போடக்கூடிய முறையெல்லாம் இருக்கிறது. தேர்தல் தகராறை வைத்துக் கொண்டு அவர்கள் ஏற்ற முடியாது என்று கூட சொல்கிறார்கள். நிலைமை அந்த அளவுக்கு இருக்கிறது. தேர்தல் சண்டையை வைத்துக்கொண்டு சில பஸ்களில் உள்ளே ஏறினால் இடம் கிடையாது என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இதையெல்லாம்பற்றி ஆபீஸர்களுக்கு கம்ப்ளெண்டு கொடுத்திருக்கிறேன். அதற்கெல்லாம் எப்பொழுது நிவாரணம் கிடைக்கப் போகிறதோ? ஏன் இதையெல்லாம் குறிப்பிடுகிறேன் என்று சொன்னால், இம்மாதிரி சிறு சிறு பிரச்னைகளில நல்லவிதத்தில் கவனம் செலுத்தி, சரியான முறையில் அவைகளைத் தீர்த்து வைக்க வேண்டும்.

ராஜபாளையத்தைப்பற்றி சில வார்த்தைகள். ராமனுதபுரத்தில் ஜனத்தொகை ஜாஸ்தி. 82,000, 85,000 ஜனத்தொகை இருக்கிறது. அங்குதான் மில் இண்டஸ்ட்ரீஸ் நிறைய இருக்கிறது. ஸ்பின்னிங் மில்ஸ். வீவிங் மில்ஸ், டெக்ஸ்டைல் மில்ஸ் நிறைய இருக்கின்றன. அப்பேர்ப்பட்ட இடத்திலிருந்து மதுரை, செங்கோட்டை வழியில அரசாங்க பஸ்கள் இல்லை. அவையெல்லாம் வியாபாரம் நடக்கும் இடங்கள். போவதற்கும், வருவதற்கும். ஏழை ஜனங்களுக்கும் வியாபாரிகளுக்கும் நல்லவிதமாக அனுகூலமாக இருக்கவேண்டுமென்றால் குறைந்தது 2, 3 பஸ்கள் விட்டு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஃபிளையிங் ஸ்குவாட் மூலம் கண்காணிப்பை இன்னும் தீவிரமாக்க வேண்டும். இப்பொழுது ஓவர் லோட் நிறைய இருக்கிறது. ஓவர் ஸ்பீட் இருக்கிறது. டாக்ஸ் எவேஷன் இருக்கிறது. இன்வாய்ஸை மாற்றி இதில் போட்டு, அதில் போட்டு, எப்படியெல்லாமோ செய்கிறார்கள். இம்மாதிரி நிறைய நடக்கின்றன. இதையெல்லாம் ரொம்பவும் தீவிரமாக கண்காணிப்பதற்கு ப்ளையிங் ஸ்குவாட் ஸ்ட்ரெங்தை கூட்டி செக பண்ண வேண்டும். தீவிர கண்காணிப்பின மூலம் அரசாங்கத்திற்கு அதிகமாக இன்கம் கொண்டு வந்து, அதனால் வரி போடுவதைக்கூட நிறுத்தி, மக்களுக்கு க்ஷேமத்தை உண்டாககவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, I rise on a point of order. I wanted to raise it even while the hon. Member was speaking but I did not want to disturb the trend of his thought or speech. Sir, it is the usual Parliamentary practice to refer to a Minister by the portfolio which he holds and not by his name. In fact, I know the Hon. Chief Minister very intimately but that does not mean that I should mention his name on the floor of the House. I refer to him as the Chief Minister. So also the hon. Member should refer to him as the Minister for Transport and not by the name, Karunanidhi or Annadurai. It is not in good taste to say so at least on the floor of the House. When we go outside or chat with them, we can call them by their names but not on the floor of the House. Likewise, Hon. Ministers should refer to the Members by the constituencies from which they have been elected and for instance, they should not refer to me as " Vinayakam ". That is the British Parliamentary practice. I want a ruling from the Chair.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: பெயர்கூடச் சொல்லலாம். அப்படிச் சொல்லும்பொழுது, 'திரு' என்றாவது 'மாண்புமிகு' என்றாவது முன்னால் போட்டுவிட்டால்கூட அது தவறாகத் தெரியாது.

1968 மார்ச் 16]

திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா: திரு. கே. விநாயகம் அவர்கள் சில நடைமுறைகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். முதலில் ரெஃபர் பண்ணுவதற்காகத்தான் பெயரைச் சொன்னேன். அப்படி ரெஃபர் பண்ணும்பொழுது கூட அமைச்சர் அவர்கள் என்று முதலில் சொன்னேன். அமைச்சர் என்றால் 2, 3 அமைச்சர்கள் இருப்பதால், அப்படிப் பெயரைச் சொன்னேன். இப்பொழுது திரு. என்று சொல்கிறேன். அதனால் திருத்தணி உறுப்பினர் அவர்கள் கோபப்படவேண்டாம்.

***திரு. ஆலடி அருணா :** மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரித்து எனது கருத்துக்களை இந்த மாமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

பொதுப்பணித் துறை நாளுக்குநாள் வளர்ந்து வருகிறது. வளர்ந்து வருகிற சமுதாயத்தில் வாணிபத்தைப் பெருக்குவதற்கும், தொடர்புகளை அதிகரிப்பதற்கும், வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கும் போக்குவரத்து மகத்தான சாதனமாக இருக்கிறது என்பதில் இரண்டுபட்ட கருத்துக்களுக்கு இம் மாமன்றத்தில் இடம் இருக்காது என்று நான் நம்புகிறேன். போக்குவரத்தை தனியார் நடத்துவதற்கும், அரசு பொறுப்பேற்று நடத்துவதற்கும் அடிப்படையில் கொள்கை வித்தியாசம் இருப்பதை அனைவரும் அறிந்திருப்பார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். தனியார் நடத்துகிற சந்தர்ப்பத்தில் வாணிப நோக்கத்தில் ஆதாயத்தை முக்கியமாகக் கருதி அந்தத் தொழிலே மேற்கொள்கிறார்கள். அரசு போக்குவரத்தை மேற்கொள்கிற நேரத்தில், வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கும், தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும், தேவையான நிதியில்தேய்வு ஏற்பட்டாலும் அதைப் பொருட்படுத்தாமல் மக்களுடைய நலனையே முக்கியமாகக் கருதி அரசு பொறுப்பேற்று நடத்திக்கொண்டு வருகிறது. இந்த நியாயங்களை உணர்ந்துதான் இரண்டாவது உலகப் போருக்குப்பின் அமைக்கப்பட்ட குழு 1944-ல் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று பரிந்துரை நல்கியது. நேற்று கேள்வி நேரத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. விநாயகம் அவர்கள் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கியது காங்கிரஸ் ஆட்சிதான், அந்தப் பெருமை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு வந்து சேராது என்ற கருத்துப்படச் சொன்னார். ஆனால், பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கை 1944-ல் பரிந்துரை செய்யப்பட்டு, 1946 டிசம்பர் மாதத்தில் அந்தக் கொள்கை ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு, 1947-ம் ஆண்டுக்குப்பின் காங்கிரஸ் ஆட்சிக்கு வந்தபொழுது அது அமுல் செய்யப்பட்டது. எனவே, இந்தக் கொள்கை கருவாகி, உருவாகி வந்தது காங்கிரஸ் ஆட்சி பீடத்திற்கு வருவதற்கு முன்பு என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால், அதை நடைமுறையில் ஏற்றுக்கொண்ட காங்கிரஸ் கட்சி கடந்த 20 ஆண்டு காலத்தில் அந்தக் கொள்கையை சரியாக நிறைவேற்றியிருக்கிறதா? தீவிரம் காட்டி அந்தக் கொள்கையை அமுல் செய்ததா? அந்தக் கொள்கையில் ஆர்வம் காட்டியிருக்கிறதா ? என்றால் இல்லை. எனவே கடந்த 20 ஆண்டு வரலாற்றைப் புரட்டிப் பார்த்தால், முன்னால் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றிருந்த கட்சி முழுக்க முழுக்க பஸ் முதலாளிகளின் தாழ்வாரத்தில் தங்களை வளர்த்துக்கொள்ள அந்தக் கொள்கையை பயன்படுத்தியதே தவிர, அந்தக் கொள்கையில் தீவிரம் காட்டவில்லை. 1948-ல் சென்னை நகரத்தில் போக்குவரத்து நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால், 1948-க்குப் பிறகு 1949, 1950, 1951 இந்த ஆண்டுகளில் நாட்டுடைமையாக்குகின்ற கொள்கையை காங்கிரஸ் வலியுறுத்தவில்லை. ஆனால், 1956-ல் குமரி மாவட்டம் சென்னையோடு இணைந்ததன் காரணமாக, அரசியல் நிர்ப்பந்தம் காரணமாக, ஏற்பட்ட சூழ்நிலை காரணமாக, குமரி மாவட்டப் பேருந்துகளை அரசே ஏற்கும் நிலை ஏற்பட்டது. காங்கிரஸ் ஆட்சியில் இரண்டாவது தேசிய உடைமையாக்கும் கட்டம் 1956-ல வந்தது. மூன்றாவது கட்டம் 1959-ல் சென்னை மாநிலத்திலிருந்து டெங்களூருக்கு அரசினர்

பேருந்து விடத் தொடங்கினார்கள். இவற்றை நான் குறிப்பிடுவதற்குக் காரணம், தேசீயமயமாக்கும் கொள்கையை காங்கிரஸ் கட்சி படிப்படியாக நிறைவேற்றுவது என்பதை ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. மாறாக அந்தக் கொள்கையை தூங்கித் தூங்கி நிறைவேற்றிக்கொண்டிருந்தது. அதை நிறைவேற்றுவதில் அக்கறை காட்டாமல, அதை நிறைவேற்றுவதில் ஆர்வம் காட்டாமல் இருந்து வந்திருக்கிறார்கள். இன்று பொறுப்பேற்றிருக்கிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்து, நாட்டிலே மாற்றத்தைக் காணவேண்டும் என்றும், அவர்களுடைய ஆதிக்கத்திலிருந்து பொருளாதார விடுதலை காணவேண்டும் என்றும், பொறுப்பேற்ற பின்பு நாட்டுடைமைக் கொள்கையில் தீவிரம் காட்டத் தொடங்கியது. ஆனால், காங்கிரஸ் கட்சியோ அவர்கள் ஆளுகையில் எந்தக் கொள்கை வலியுறுத்தப்பட்டதோ, எது தேசீயமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டதோ, அவற்றை, காங்கிரஸ் ஆட்சியின்போது இருந்த குழுவின் பரிந்துரைகளையும் செயல்படுத்தத் தவறியிருக்கிறார்கள், மறந்திருக்கிறார்கள், மறுத்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்த மாமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இன்றையதினம் குமரி மாவட்ட பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் அளவிற்கு திட்டங்களை, சட்டங்களை உருவாக்கி வைத்திருக்கிறோம் என்றாலும், அந்த லட்சியத்தை 1964–65-ல் பணியாற்றிய மதிப்பீட்டுக்குழு தன்னுடைய பரிந்துரையில் தெளிவுபடுத்தியிருக்கிறது.

"The Committee therefore recommends to the Government that all the routes in Kanyakumari district should be nationalised and taken over by the Madras State Transport Department as early as possible."

என்று பரிந்துரை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சோஷலிஸம் பேசுகிற இந்த காங்கிரஸ் கட்சி கடந்த காலத்தில் இந்தப் பரிந்துரையைப் பின்பற்றவில்லை.

"The Committee strongly recommends that routes which exceed 75 miles should also be nationalised and Express Serices thereon should be operated by the Madras State Transport Department."

என்று 75 மைல்களுக்குமேல் ஓடும் பஸ் வழித்தடங்களை நாட்டுடமையாக்கவேண்டும் என்று 1964–லேயே குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இவற்றையெல்லாம் நான் மன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்குக் காரணம், காங்கிரஸ் கட்சிக்கு சோஷலிஸத்தில் நம்பிக்கை கிடையாது; நாட்டுடமையில் நம்பிக்கை கிடையாது; வார்த்தை ஜாலங்களைக் காட்டி நாட்டிலே மக்களை ஏமாற்றி அரசியலை நடத்துவதிலேயே காங்கிரஸ் கட்சி அக்கறை காட்டி வந்திருக்கிறது. அதைத்தான் இவைகளெல்லாம் குறிப்பிடுகிறது. கழகம் அரசுப் பொறுப்பை ஏற்றதன்பிறகு நாட்டுடமையாக்குவதில் தீவிரம் காட்டி பஸ் வழித்தடங்களை தேசியமயமாக்குவதிலும் புதிய மார்க்கங்களில் அரசினர் பேருந்துகளை விடுவதிலும் அக்கறை காட்டியுள்ளது. ஆண்டுக்கு 10 சதவிகித பேருந்துகளை சர்க்கார் அதிகரிக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தின் கொள்கையாக இருக்கிறது. காங்கிரஸ் கட்சியின் ஆட்சி காலத்தில் 4 அல்லது 4·5 சதவிகிதம் தான் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தார்கள். ஆனால், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு 8 அல்லது 9 சதவிகிதம் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு அதிகமான பஸ்களையும், மேலும் அதிகமான பஸ்களையும் நாட்டுடமையாக்கத் திட்டங்களை சர்க்கார் இன்றைக்கு ஏற்றிருக்கிறது. பல தொல்லைகளுக்கும் மத்தியில், பல சிரமங்களுக்கும் மத்தியில், பல்வேறு எதிர்ப்புக்களுக்கும் மத்தியில், இத்தகைய சாதனைகளை மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் புரிந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நாடும், நல்லோரும், மற்றோரும் ஏற்பர்.

கொடுக்கப்பட்ட காலம் குறுகியது என்பதால் சிலவற்றை மட்டும் கோடிட்டுக்காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த நிர்வாகத்தில் புதிய செலவினங்கள் வந்திருக்கின்றன. அகவிலைப்படி உயர்வு, நகரீட்டுப்படி, போன்ற வகைகளில் புதிய செலவினங்கள் வந்திருக்கின்றன. இவற்றையெல்லாம் சந்தித்தும், கடந்த காலத்திலிருந்தது போன்ற இழப்பு ஏற்படாமல், நட்டம் ஏற்படாத வகையில் இந்த ஆண்டு அரசு நிலைமைகளை உருவாக்கியிருப்பதற்கு உண்மையிலேயே பாராட்டுகிறேன்.

ஒரே ஒரு பிரச்சினையைப் பற்றி மட்டும் இந்த மாமன்றத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இன்றைய தினம் சர்க்கார் பேருந்துகள் வெறும் பேருந்துகளாக மட்டும் இல்லாமல் நடமாடும் குறள் மன்றங்களாக திருக்குறளையும், திருவள்ளுவர் திருவுருவத்தையும் தாங்கிச் செல்லுகின்றன. தமிழின் மீது உள்ள ஆர்வம், தமிழின் மீது உள்ள பற்றின் காரணமாக இந்தக் காரியத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள், நம் மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரவர்கள். அதைக் கூட எதிர் வரிசையில் இருக்கும் காங்கிரஸ் நண்பர்கள் 'போக்குவரத்து' என்று இருக்கிறது, 'போக்கு, வரத்து' என்று பிரித்துச் சொல்லி, யாரோ ஒரு பெண் பேருந்தில் ஏறி, டிக்கட்டு வாங்கி, அது போவதற்கும் வருதற்குமா என்று கேட்டதாக பொறுப்பற்றமுறையில் முன்னால் பொறுப்பிலிருந்த ஒருவர் சொல்கிறார்; இன்னும் குறிப்பாக ஒரு நண்பர் விரைவு வண்டி என்பதை விறகு வண்டி என்று சொன்னதாகக்கூடச் சொல்லப்பட்டது. அவர்களுக்கு தமிழ் மீது எவ்வளவு பற்று இருக்கிறது என்பதைமட்டும் இது காட்டவில்லை, எவ்வளவு தூரம் அவர்களுடைய தரம் தலைகீழாகப் போய்விட்டது என்பதையும் காட்டுகிறது என்பதைக் கூறி, பேச வாய்ப்பளித்ததற்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இன்னும் பேசுவதற்கு 7 உறுப்பினர்கள் பெயர் கொடுத்தவர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவே கொடுக்கும் நேரத்திற்கு மேல் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டாம் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

***திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் :** தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசக் கிடைத்த வாய்ப்பிற்கு நன்றி. பஸ்களை யெல்லாம் தேசியமயமாக்குவது என்பது ஏற்கனவே காங்கிரஸ் கட்சியின் சோஷலிஸப் பாணி சமுதாயம் என்கிற கொள்கை அடிப்படையில் ஆக்கப்பட்டது. ஆனால், இப்பொழுது அது இன்னும் சற்று தீவிரமாக்கப் பட்டிருக்கிறது. பஸ்கள் அத்தனையையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிப் பொறுப்பு ஏற்ற பிறகு தீவிரமாக நடத்தி வருகிறது. உண்மையிலேயே அதைப்பற்றிச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏனென்றால் அதைப்பற்றிச் சிறிது சிந்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏற்கனவே இருந்த அரசு நட்டத்திலே நடத்தியிருக்கிறது. இப்பொழுது லாபம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அப்படிச் சொல்லப்பட்டாலும் கூட, உண்மையிலேயே அத்தகைய லாபம் வராது என்பதுதான் கணக்கைக் கூர்ந்து பார்த்தால் தெரிகிறது. சாதாரணமாக தேசியமயமாக்கினால், அதனால், அரசுக்கு ஆதாயம் இருக்க வேண்டும். மக்களுக்கு வாய்ப்பு, வசதிகள் அதிகமாக வேண்டும். தொழிலாளிகளுக்கு நியாயமான போனஸ், சம்பள உயர்வு போன்றவைகள் கிடைக்க வேண்டும். ஆனால் இன்றைக்கு உள்ள நிலைமை என்ன என்பதையும் சிந்தித்துப்பார்க்க வேண்டும். தனியார் துறையைவிட நாம் கொடுக்கும் சம்பளம், படி இவைகள் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. மக்களுக்கும் கட்டணம் உயர்வு, வாய்ப்பு வசதிகளும் குறைவாக இருக்கிறது. தனியார் பஸ்களில் சாமான்களைப் போட்டுக்கொண்டு போகலாம். ஆனால் ஸ்டேட் பஸ்ஸிலே கட்டணம் கட்டவேண்டும். பஸ்ஸில் ஏற்ற தனி ஆள்களும் வேண்டும். நான் இப்படி வருணிப்பது நானே அனுபவித்த அனுபவத்திலிருந்து சொல்கிறேன். அதோடு லாபமும் இல்லை என்று இந்தக் கணக்கிலிருந்து தெரிகிறது. அவற்றில் சிலவற்றை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக, இங்கே கணக்கில் ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஏற்பட்ட லாப நஷ்டம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1959-60-லிருந்து கொடுக்கப்பட்டிருக் கிறது. 1960 முதல் 1964 வரை கொடுக்கப்பட்ட கணக்கில் தேய்மானத் திற்காக 17% ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது ஆனால், 1964-65-ல் கொஞ்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டது. அதன் விளைவாக அது 15.% என்று குறைக்கப்பட்டது. மேலும் பின்னால் நஷ்டம் ஏற்பட்டதன் காரணமாக அது இன்னும் குறைக்கப்பட்டு 10% என்று ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கனவே இருந்த வகையில் 17% என்றே வைத்திருந்தால் நஷ்டம் இன்னும் சற்று அதிகமாகவே இருந்திருக்கும். ரூ. 50 லட்சம் அல்லது ஒரு கோடி வரை போயிருக்கும். ஆகவே, லாபமும் குறைவு, சார்ஜ் அதிகம், மக்களுக்கு கிடைக்கும் புதிய வாய்ப்பு, வசதி இல்லை என்பதையெல்லாம் நாம் அறிகிறோம். என்னுடைய கணக்கு தப்போ தவறோ, அன்றொரு நாள் அமைச்சர் நன்றாக விளக்கமாகச் சொன்னார்கள். பம்பாயிலே தேசிய மாக்கியதில் நட்டம் கோடிக்கணக்கில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. நட்டம் குறைய வில்லை. ஆந்திராவில் ஏற்பட்ட நட்டத்தைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டிய தில்லை. தேசியவுடைமையிலிருந்து திரும்பவும் சில பகுதிகள் மாற்றப் பட்டிருக்கிறது. இப்படியெல்லாம் எங்குமே லாபமில்லாமல் இருக்கும் போது ஏன் இதைத் தொடர்ந்து செய்யவேண்டும் என்பதுதான் புரியவில்லை. அதிலும் நகரத்தில் நடக்கும் பஸ்களுக்கு நஷ்டம் தவிர்க்க முடியாது என்று ஏற்கனவே பல முறை சொல்லியிருக்கிறார்கள். தனியார் நடத்தும் பஸ் தொழிலில் நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும், இன்கம்-டாக்ஸ் வாங்காமல் விடுகிறார்களா? நிச்சயமாக லாபம் இல்லாவிட்டால் ஓட்டுவார்களா? ஓட்டமாட்டார்கள், விட்டுவிடுவார்கள் என்கிறார்கள். அவர்களுக்கு லாபம் வருகிறது என்று சொல்லும்போது, நாம் நஷ்டப்படும் காரணம் என்ன? நான் ஏதோ முதலாளிகளுக்கு வக்காலத்து வாங்கிக்கொண்டு, சுதந்திராக் கட்சியில் பேசுகிறேன் என்று நினைக்கவேண்டாம். எங்களுடைய கொள்கை உண்மையிலேயே "ஹெல்தி காம்பெடிஷன்" நேர்மையான போட்டி மனப்பான்மை இருக்கவேண்டும், குறைந்த செலவில் ஓட்ட வாய்ப்பு அளிக்கப்பட வேண்டும், மக்களுடைய அக்கறை, திறமை, ஊக்கம் இவை யெல்லாம் நல்ல முறையில் நாட்டுக்குப் பயன்படுத்தப்படவேண்டும், மக்களுக்கு வாய்ப்புக்களும், வசதிகளும் பெருக வேண்டும் என்பதுதான், வேறொன்றுமில்லை. ஆகவே, எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் ஆட்சி யாளர்கள், நட்டம் வரும் என்று நிச்சயமாகத் தெரிந்தும் அதைத் திரும்பத் திரும்பச் செய்வது வேண்டாத காரியமாகும்.

பிற்பகல் 1–00

சால்பிற்குக் கட்டளை யாதெனில் தோல்வி
துலையல்லார் கண்ணும் கொளல்

என்பது வள்ளுவர் வாக்கு. நாம் ஒரு திட்டம் போடுகிறோம். அது நிச்சய மாக நடப்பதில்லை என்றால், அதை மாற்றிக்கொள்ளுவதுதான் நல்லதே தவிர மேலும் மேலும் வலிந்து அதையே மேற்கொள்ளுவது மிகவும் தவறான காரியம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அக்கறையும், திறமையும் உள்ளவர்களையெல்லாம் விடுத்து, அக்கறை இல்லாதவர்களை வைத்து வேலை வாங்குவதனால் பலவிதமான தொல்லைகள், பலவிதமான சங்கடங்கள் உண்டாகின்றன. உதாரணமாக, இரும்பு உருக்காலை போன்றவற்றை எடுத்துக்கொண்டாலும் கூட, டாடா ஸ்டீல் கம்பெனி லாபகரமாக ஓடும்போது, பிலாய், துர்க்காபூர், ரூர்கேலா போன்ற ஆலைகள் நட்டத்தில் வேலை செய்கின்றன. தனிப்பட்டவர்கள் பல ஸ்தா பனங்களைத் திறம்பட நடத்தி அவர்களும் சம்பாதித்து, அரசாங்கத்திற்கும் வரிகள் மூலம் பல ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்களை கொடுத்துக் கொண்டு தான் வருகிறார்கள். அப்படிப் பல துறைகளில் பார்க்கும்போது, மிகக் கஷ்டமான நிலைமையில் அரசாங்கம் தன்னுடைய தொழில்களை நட்டத்தில் நடத்துவதன் காரணமாக, அதை ஈடுகட்டும் வகையில் மக்களுக்கு வரி போட்டுத்தான் தீரவேண்டும். உண்மையிலேயே அக்கறையும், திறமையும் உள்ளவர்கள் ஒழுங்காக வேலை செய்யும் வண்ணம் அவர்களை ஊக்குவித்து நல்ல முறையில் கண்காணிக்கும் ஆட்சியில்தான் பொது மக்களுக்கு வாய்ப்பும் வசதியும், வரிக் குறைப்பும் ஏற்படும். ஆகையால், நாம் ஏதோ

செய்கிறோம் என்று பெருமைக்காகச் செய்துகொண்டு, நட்டத்தை உண்டாக்கி, அதை ஈடுகட்டுவதற்காக வரி போடுவதென்றால், அது ஒழுங்கான முறையில் அமைவதாக இருக்காது. கம்பர், நாட்டைக் காப்பாற்றுகிற முறையை வருணித்திருக்கிறார். 'வையகம் முழுவதும் வறிஞன் ஓம்பும் ஓர் செய்யெனக் காத்தினிது அரசு செய்கின்றான் தசரதன்' என்று கூறுகிறார். அதுபோல், சிறிய அளவில் ஒருவன் தனக்குரிய ஒன்றிரண்டு, நான்கு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு சிக்கனமாகச் செய்தால் லாபகரமாக நடத்துவான். நாட்டுக்கு லாபம், அவர்களிடமிருந்து நிரம்ப வரி வாங்கலாம், வருமான வரி மூலம் அரசாங்கத்திற்கும் வருவாய் கிடைக்கும். அது நாட்டுக்குப் பிரயோசனப்படும். போட்டி மனப்பான்மையைக் கெடுக்காத நிலையில் அரசு நன்றாகக் கண்காணித்து நாடு நல்ல முறையில் நலம்பெற ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பல இடங்களில் பஸ்களில் கட்டணம் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. முன்பெல்லாம் குறைவாக இருந்தது. இப்பொழுது பல பேர்கள் சொன்னார்கள். ஆளும் கட்சியில் உள்ளவர்களே கூடச் சொல்லுகிறார்கள். ஆகையால் அதைப்பற்றி நான் அதிகம் கூறவேண்டாம் என்று விட்டுவிடுகிறேன்.

மற்றும் பல கருத்துக்களைப் பலரும் தெரிவித்துவிட்ட காரணத்தால், நான் தெரிவித்த கருத்துக்களை மாத்திரம் வலியுறுத்தி, இத்துடன் என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

*திரு. டி.டி. எஸ். திப்பையா : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களைக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பட்டணங்களில் இருக்கக்கூடிய வசதிகள் கிராமப் பகுதிகளில் இல்லை என்பதைக் கவனத்தில் கொண்டு கிராமப் பகுதிகளுக்கு அதிகப்படியாக பஸ்களை விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

என்னுடைய மேட்டுப்பாளையம் தொகுதியில் கிராமப் புறங்களில் அதிகப் படியாக மக்கள் இருப்பதால், விவசாயிகள், தொழிலாளிகள், வியாபாரிகள், பள்ளிக்குச் செல்லும் மாணவர்கள் அதிகப்படியாக இருப்பதால் அந்தப் பகுதிகளுக்கு பஸ் வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும் என்று பஞ்சாயத்துக்களின் மூலமாகவும், பஞ்சாயத்து யூனியன்களின் மூலமாகவும் தீர்மானங்கள் போட்டு, கோரிக்கை அனுப்பியிருந்தும், நீண்ட நாட்களாக அது கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறது. அந்தக் கோரிக்கையைச் சீக்கிரம் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டு, அந்தப் பகுதிகளுக்குப் பஸ் வசதிகள் உடனடியாகச் செய்துகொடுக்க அரசு ஆவன செய்யவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

டவுன் பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. டவுன் பஸ்களில் உட்காருகிறவர்களுக்கும் நின்றுகொண்டு போகிறவர்களுக்கும் இத்தனை பேர்கள்தான் என்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருந்தாலும் நடைமுறையில் அது கடைப் பிடிக்கப்படுவதில்லை. காலேஜ் செல்லக் கூடிய மாணவ மாணவிகள் பஸ்களில் தொங்கிக்கொண்டும், உட்கார வசதி இல்லாமல் நின்று கொண்டும் மிகவும் அவதிப்பட்டு பயணம் செய்வதைப் பார்க்கிறோம். அந்த நிலை மாற வேண்டும். ஓரளவு ஜனத்தொகை அடிப்படையில் டவுன் பஸ்களை அதிகப்படியாக்குவதோடு, கிராமப் பகுதிகளுக்கும் டவுன் பஸ்களை இன்னும் ஐந்து மைல், பத்து மைல் என்ற அளவுக்கு நீட்டிக்கொடுப்பதற்குண்டான வழிவகையைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பட்டணத்திற்குப் பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய · கிராமங்களில் பட்டணத்தில் வேலை பார்க்கக்கூடியவர்கள் குடி போவதைப் பார்க்கிறோம். காரணம், பட்டணங்களில் வசதிகள் இல்லை. வீடுகள் இல்லை, அரிசி, பருப்பு கிடைக்காத நிலை. அலுவலகங்களில் பணியாற்றும் ஊழியர்களெல்லாம் பத்து, பதினைந்து, இருபது மைல்களுக்கு அப்பாலுள்ள இடங்களுக்கு தினசரி வேலைக்குச் சென்று வருகிறவர்களை கிராமங்களில் பார்க்கக்கூடும். அப்படியிருக்கும்போது, கிராம மக்களுக்கு எந்தவிதமான

நன்மையும் இல்லாமல், வெளியிலே பட்டணங்களிலிருந்து வரக்கூடியவர்கள், பட்டணங்களில் வேலை செய்யக்கூடியவர்கள் இவர்களுக்கு மாத்திரம் அந்த பஸ் வசதி இருக்கிறதே தவிர, மற்ற பொதுமக்களுக்கு எந்தவிதமான ஒரு வசதியும் இல்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதே சமயத்தில், நீண்ட தூரம் இருக்கக்கூடிய பஸ்களையெல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்ட காரணத்தால், அம்மாதிரி பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அந்தக் கிராமப் பகுதிகளிலே செல்லக்கூடிய ரூட்களைக் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் கொடுக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சில நண்பர்கள் வற்புறுத்தினுர்கள். ஆனால், என்னைப் பொறுத்த வரையிலும், ஐந்து பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டு ஒரு நிர்வாகத்தை நல்ல முறையில் நடத்த முடியாது என்றுதான் சொல்வேன். பஸ் ரூட் கேட்கும் போது சில நிபந்தனைகளைக் கேட்கிருர்கள். ஒர்க்ஷாப் வசதி இருக்கிறதா, பஸ்களைக் கழுவுவதற்கு தண்ணீர் வசதி இருக்கிறதா என்று இப்படியெல்லாம் கேட்டு, அதையெல்லாம் செய்துகொடுத்தால்தான் பஸ் ரூட் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லக்கூடிய நிலையைப் பார்க்கிறோம். ஐந்து பஸ் வைத்துக்கொண்டு இருப்பவர்கள் அதை விற்றுவிடலாமா என்று யோசிக்கும் நிலை உருவாகி இருக்கிறது. காரணம், கட்டுபடியாவதில்லை. ஐந்து பஸ் வைத்து நிர்வாகம் செய்வது என்பது கடுமையான காரியம். குறைந்தபட்சம் பத்து பஸ்களாவது ஒருவருக்குக் கொடுக்க வழிவகை செய்யவேண்டும். பத்து பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருப்பவர்களை வேண்டுமானால் ஏதாவது செய்துகொள்ளலாமேயொழிய, பத்து பஸ்கள் ஒருவர் வைத்துக்கொள்ள தட்டுத்தடங்கல் இல்லாத நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும்.

இந்த மாநிலத்தில் பேருந்துகளின் பணி எண்ணிக்கை 1967 மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் 861. அதிலே 1968 மார்ச் 31-ம் தேதி எதிர்பார்க்கப்படுவது 1,120. வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை 185. அன்றாடம் பயணம் செய்த பயணிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை 850,000. 1968 மார்ச் 31-ம் தேதி எதிர்பார்க்கப்படுவது 9 லட்சம். இந்த விவரங்களெல்லாம் ஆய்வுரையில் குறிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஜனத்தொகை அடிப்படையில் பஸ்களை அதிகப்படுத்தவில்லை என்பது இதிலிருந்து நன்றாகத் தெரிகிறது. ஒவ்வொரு பகுதியிலும் இருக்கும் நிலைமையை உத்தேசித்து, குறிப்பாக கிராமப் பகுதிகளில் இருக்கும் நிலைமையை அனுசரித்து, ஜனத்தொகை அடிப்படையில் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கின்றேன். வணக்கம்.

*திரு. ஏ. எம். ராஜா : தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, ஆதரித்து, என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றையும் நான் கூற ஆசைப்படுகிறேன். புதிய அரசு பொறுப்பேற்று ஏறக்குறைய ஒராண்டு ஆகின்றது. இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் பஸ் வழித்தடங்கள்—குறிப்பாக 75 மைல்களுக்கு அதிகமாக உள்ள பஸ் வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ் வழித்தடங்களின் மூலம் வருமானம் அதிகரித்திருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய எல்லாவித முயற்சிகளையும் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிருர்கள். அமைச்சர் அவர்களுடைய நன்முயற்சியினுலும், நடவடிக்கையினுலும் இன்று போக்குவரத்துத் துறையில் வருவாய் அதிகரித்திருக்கிறது. இதை நாம் பாராட்ட வேண்டும். இது போற்றப்பட வேண்டிய செயலாகும்.

அதே நேரத்தில், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் செலவு அதிகரித்து இருக்கிறது. அதுவும் குறிப்பாக நான் கூறுவது என்னவென்ருல், டிரைவர்—கண்டக்டர்களுக்குச் செலவழிக்காமல், க்ளார்க், ஆபீசர்கள் போன்ற வகையில் அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் எக்ஸ்பென்ஸஸ் என்ற வகையில் செலவு அதிகரித்து இருக்கிறது. 1966–67-ல் ஏறக்குறைய 21 லட்ச ரூபாய்தான் செலவாகிக் கொண்டிருந்தது. 1967–68-ல் நாம் செலவு

செய்யும் தொகை ஏறக்குறைய 43 லட்சம் ரூபாய். பஸ் எண்ணிக்கை அதிகரித்திருக்கிறது. மூன்றில் ஒரு பங்குதான் அதிகரித்திருக்கிறது. ஆனால் அதே நேரததில் அலுவலகங்களில் வேலை செய்கின்றவர்களுக்காகச் செலவு செய்வது 100 பங்கு அதிகரித்திருக்கிறது. இதை டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் போன்றவர்களுக்குக் கொடுத்தால்கூட இன்னும் வருவாய் அதிகரிக்க வழி இருக்கிறது. ஆனால் அதற்கு மாறாக க்ளார்க்குகள், ஆபீசர்கள் போன்றவர்களைத்தான் நாம் அதிகமாக நியமித்திருக்கிறோம். இதைக் குறைக்க வேண்டும். அரசாங்கம் பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கும் அதே நேரத்தில் நிர்வாகச் செலவுகளைக் குறைக்க வேண்டும்.

மற்றொன்றை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 1967–68-ல் சில்லறைக் கடன் தொகை ஏறக்குறைய 67 லட்சம் ரூபாய் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. யார் யாருக்குக் கொடுக்கவேண்டும், இதுவரை ஏன் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மற்றும் டெம்பரரி அட்வான்ஸ் என்ற முறையில் ஏறக்குறைய 40 லட்சம் ரூபாய், சாமான்கள் சப்ளை செய்பவர்களுக்கு முன்பணமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சாமான்கள் கொடுத்த பிறகுதான் நாம் பணம் கொடுக்கவேண்டும். முன்பணம் கொடுப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டும். முன்பணமாகக் கொடுத்தால், அவர்கள் நல்ல சாமான்களைக் கொடுப்பதில்லை. மேலும் குறிப்பிட்ட காலத்தில் சாமான்களைக் கொடுப்பதில்லை. நாம் கொடுக்கும் பணத்தை வைத்துக் கொண்டு வேறு உபயோகங்களுக்குப் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். ஆகவே, முன்பணம் கொடுக்கும் முறையை தவிர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மற்றொன்று; சென்னை போன்ற நகரங்களிலே ஸ்டுடண்ட்ஸ் ஸ்பெஷல் பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. இது ஒரு நல்ல ஏற்பாடுதான். சென்னை போன்று கோவை, மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களிலும் ஸ்டுடண்ட்ஸ் பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், தொழிலாளர்களுக்காக தொழிலாளர் ஸ்பெஷல் பஸ்களை தொழிலாளர்கள் மிகுந்திருக்கும் நகரங்களிலும், தொழிற்சாலை புதிதாக ஆரம்பிக்கும் இடங்களிலும் விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நாம் இந்த ஆண்டில், அதாவது 1966–67-ல் ஏறக்குறைய 44 லட்சம் ரூபாய்க்கு டயர் ட்யூப்கள் வாங்கியிருக்கிறோம். ஒவ்வோர் ஆண்டும் ஏறக்குறைய 50 லட்சம் ரூபாய்க்கு டயர் ட்யூப்கள் வாங்குகிறோம். நாம் இப்படிப் பணத்தைச் செலவழிப்பதற்குப் பதிலாக, 'டயர் ட்யூப்ஃபேக்டரி' ஒன்று ஆரம்பித்தால் நம்முடைய தேவைகளுக்குப் போக மீதியை வெளிமார்க்கெட்டில் விற்க வழிவகை செய்யலாம். மேலும் இத்தொழிற்சாலையை ஆரம்பிப்பதன் மூலமாக பலருக்கு வேலை வாய்ப்பும் அளிக்க முடியும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி டயர் ட்யூப் தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இத்துறையில் அதிகாரிகள், கிளார்க்குகள் போன்றவர்களுக்கு ஏற்படும் நிர்வாகச் செலவுகளைப் பெருமளவில் குறைப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றி, நம்முடைய பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கும் இந்தப் புத்தகத்தில் நல்ல பல அம்சங்கள் இருப்பதை முறையாகக் கவனித்தேன். முதலாவதாக தனியார் துறையில் வேலையிழந்த 253 பேர்களை ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்ட்டில் வேலைக்கு வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இரண்டாவதாக லாங் ரூட்டுகளில் ஓடும் துரித பஸ்களில் மைலுக்கு 6 காசாக இருந்ததை 5 காசாகக் குறைத்திருக்கிறார்கள். இதற்காக இந்த மந்திரி சபையையும், முக்கியமாக இந்தத் துறை மந்திரியையும் பாராட்டுகிறேன். மூன்றாவதாக, 'சட்டசபை' பார்லிமெண்ட் மெம்பர்களுக்கு அரசாங்க பஸ்களில் கொஞ்சம் வசதி செய்து தரவேண்டும். 'இனமாக டிக்கெட், ஒரு

சீட்டையாவது மெம்பர்களுக்கு ஒதுக்கிக் கொடுக்க வேண்டும்'' என்றெல்லாம் கேட்கலாமென்று நினைத்திருந்தேன். பல உறுப்பினர்களும் அதைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தத் துறையை ஏற்றிருக்கும் மந்திரி அவர்கள் தாமாகவே முன்வந்து சட்டசபை, பார்லிமெண்ட் மெம்பர்களுக்கு துரித பஸ்களில் சீட்டுகளை ஒதுக்கிக் கொடுத்திருப்பதைப்பற்றி ரொம்ப சந்தோஷப்படுகிறேன். இந்த மந்திரிசபையில் குறிப்பாக இந்த மந்திரி அவர்கள் அல்லும் பகலும் வேலை செய்துவருகிறார்கள் என்பது மெச்சத்தகுந்த விஷயம்.

மந்திரி என்று சொல்லும்போது, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு ஒரு மந்திரி, மற்ற பஸ்களுக்கு வேறொரு மந்திரி என்று இருந்து வந்தது. இவர், ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட், மற்ற தனியார் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் நிர்வகித்து வருகிறார். அதோடு, பொதுமராமத்து இலாக்காவையும் உள்ளடக்கிய மந்திரியாக இருப்பது சாலச்சிறந்தது. இதை நான் வரவேற்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, வழக்கமாக சுதந்திரா கட்சி சொல்லும் சங்கதிக்கு வருகிறேன். (சிரிப்பு) எல்லோரும் சிரிக்கிறார்கள். நாம் இருபது வருஷ காலமாக 'நேஷனலைஸ் செய்ய வேண்டும், எல்லாம் தேசீயமயமாக்கப்பட வேண்டும்' என்று சொல்லுகிறோம். இந்த 'இசங்கள்'' எல்லாம் வந்து இந்த நாடு இப்பொழுது 'டிவால்யுவேஷனில்' வந்து சேர்ந்திருக்கிறது. டெமாக்ரசி என்று சொல்லும் தேசத்தில், நேஷனலைஸ் என்று அளவுக்கு மீறி பேசப்படுவது வேடிக்கையான விஷயம். நான் நான்கு நாட்களுக்கு முன் பத்திரிகையில் ஒரு செய்தியைப் பார்த்தேன். பார்லிமெண்டில் சர்க்கார் துறையிலுள்ள ஒரு தொழிற்சாலையைப்பற்றி ஒரு மெம்பர் பேசும் பொழுது, தொழிற்சாலையின் மூலம் கிடைத்த லாப நஷ்டம் எவ்வளவு? என்று கேட்டிருக்கிறார். அதற்கு உருக்குத் துறை மந்திரி அவர்கள், '72 கோடி ரூபாய் நஷ்டம்'' என்று பதிலளித்திருக்கிறார். அந்தத் தொழிற்சாலைக்குப் போடப்பட்டுள்ள மூலதனம் 950 கோடி ரூபாய். சர்க்கார் துறையில் 950 கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டு நடைபெறும் தொழிற்சாலையில் நஷ்டம் 72 கோடி ரூபாய் வருகிறது. தனியார் துறையில் ஒருவர் 25 கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டு ஒரு தொழிலை நடத்தினால் அதன்மூலம் வருஷம் ஒன்றுக்கு 50 கோடி ரூபாய்கூட சம்பாத்தியம் செய்துகொள்கிறார். இப்படியாக சர்க்கார் துறையிலுள்ள தொழிற்சாலையில் மட்டும் நஷ்டம் வரக் காரணம் என்ன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். பொதுவாக வரி கொடுக்கும் மக்களுடைய பணம் 'வேஸ்ட் ஃபுல் எக்ஸ்பெண்டிச்சராகப்' போகாமல் பார்த்துக் கொள்வது ஒவ்வொருவருடைய கடமையாகும். ஆனால் நமது நாட்டில் இது தலைகீழ்ப் பாடமாக இருக்கிறது. இன்னும் டிவால்யுவேஷன் வந்து இன்னும் பணம் வேஸ்ட் ஆகும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

'நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் அமெரிக்காவுக்குச் செல்லப் போகிறார்கள்'' என்ற செய்தியை நான் பத்திரிகையில் படித்தேன். முதலமைச்சர் அவர்கள் அமெரிக்காவுக்குச் சென்று பார்த்துவிட்டு வந்தவுடன் தான் இந்த மந்திரிசபைக்குள்ள ஒரு மயக்கம் தீரும் என்று நினைக்கிறேன். வெளிநாடுகளுக்கெல்லாம் சென்று வந்த நமது கல்வியமைச்சர் அவர்கள்கூட, அங்கு நடப்பவைகளை எடுத்துச் சொல்லவில்லையே என்று கவலையாக இருக்கிறது. அமெரிக்காவில் டெலிபோன் சிஸ்டம் கூட தனியார் துறையால் நடத்தப்பட்டு, சர்க்காருக்கு நல்ல பெயரை வாங்கித் தருகிறது. டெலிபோன் சிஸ்டம் அமெரிக்காவில் சிறப்பாக நடைபெற்று வருகிறது. தனியார் துறையில் நடத்துவதால் நாடு சுபிட்சமாக இருக்கிறது, ஒன்றும் கெட்டுவிடவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஒரு செய்தி என் நினைவிற்கு வருகிறது. ஓர் அமெரிக்கர் சோவியத் நாட்டிற்குப் போயிருந்தாராம். அங்கே ஒரு ஃபாக்டரியைச் சுற்றிப் பார்த்து வரும்போது சில கார்கள் வெளியே நிறுத்தப்பட்டிருந்ததைப் பார்த்து, 'இவைகள் எல்லாம் யாருடைய கார்கள் ?'' என்று கேட்டாராம். சோவியத் நாட்டுக்காரர் பதிலளிக்கும்போது, 'இவைகள் எல்லாம் இந்த

ஃபாக்டரியில் வேலைசெய்யும் ஆபீஸ் மானேஜர், பெரிய பெரிய உத்தியோகஸ்தர்களுடைய கார்கள் என்று கூறினாராம். பிறகு சோவியத் நாட்டில் இருந்து அவருடைய நண்பர் அமெரிக்க நாட்டுக்கு வந்தாராம். வந்து பார்த்தால் ஃபாக்டரியில் ஏராளமான கார்கள் நின்றன. என்ன இப்படி இருக்கிறது என்று கேட்டதற்கு உங்கள் நாட்டில் மானேஜர்களுக்கு மட்டும்தான் கார்கள் இருக்கும். ஆனால் இங்கே ஒவ்வொரு தொழிலாளரும் கூடக் கார் வைத்திருக்கிறார்கள். அதனால்தான் ஆயிரக் கணக்கில் கார்கள் நிற்கின்றன என்று சொன்னாராம். சோவியத் நாட்டைச் சேர்ந்தவர் பிரமித்துப்போய்விட்டார். எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால் அமெரிக்க நாட்டைப்போல தனியார் துறையும் வளர்ச்சி அடையவேண்டும், சர்க்கார் துறையும் வளர்ச்சி அடையவேண்டும். அப்போதுதான் ஹெல்தி காம்பெடிஷனில் நல்லமுறையில் போக்குவரத்துத்துறை இயங்கும். நட்டம் தவிர்க்கப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எல்லோரும் அப்போது தான் க்ஷேமமாக இருப்பார்கள். அப்படியின்றி சர்க்காரே எல்லாவற்றையும் தலையில் வாரிப் போட்டுக்கொண்டே போனால் நஷ்டம்தான் வரும். இப்போது சென்னை நகரப் போக்குவரத்தின் மூலம் 30 லட்சம் நஷ்டம் என்கிறார்கள். இன்னும் சில வருடங்களில் ஒரு கோடிக்கு மேலே கூட நஷ்டம் போய்விடும்.

இன்னொரு பெரிய ஆபத்து இருக்கிறது. எல்லாவற்றையும் நாட்டுடமையாக்கிவிட்டால் யாரும் யாரையும் மதிக்கமாட்டார்கள்; டிசிப்ளினே போய் விடும். தாங்கள் சர்க்கார் ஊழியர்கள் என்ற எண்ணம் வந்துவிடும். நாகர்கோவிலில்கூட 28-ஆம்தேதி ஸ்ட்ரைக் செய்யப்போவதாக சொல்லுகிறார்கள். இப்படி சர்க்காரிடம் முறையிட ஆரம்பித்துவிடுவார்கள். தனியார்களிடம் வேலை செய்கிறபோது சிறுசிறு குறைகளைக் கூட உடனுக்குடன் பேசி தீர்த்துவிட முடிகிறது. தீர்க்க முடியாததற்கு சர்க்காரிடம் பஞ்சாயத்துக்கு வர முடிகிறது. ஒரு தலைவர் ஒரு பழமொழி சொல்லியிருக்கிறார். மங்கை சூதகமானால் கங்கையில் நீராடலாம், கங்கை சூதகமானால் எங்கே போய் நீராடுவது ? அதுபோல நாட்டுடமை என்று சர்க்காரே எல்லாவற்றையும் தலையில் வாரிப் போட்டுக்கொண்டால் தகராறு என்கிறபோது யாரிடம் பஞ்சாயத்துக்குப் போவது ? ஆகவே இந்த நாட்டுடமை என்கிற மனப்பான்மையை விட்டுவிடுங்கள். நமது முதல் மந்திரி அவர்கள் அமெரிக்கா போய்வந்தவுடனே மந்திரிசபையின் மனப்பான்மையே மாறிவிடும் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: முதல் அமைச்சர் அவர்கள் அமெரிக்கா போய்வந்தவுடன் ரஷ்யாவுக்கும் போக இருக்கிறார்கள். (சிரிப்பு.)

திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம்: அதுவும் நல்லதுதான். கம்பாரிடிவ் ஸ்டடி கிடைக்கும். ஆகவே நாஷனலைஸ் செய்வதை தயவுசெய்து அப்படியே நிறுத்தி வையுங்கள். எடுத்தவை இருந்து விட்டுப் போகட்டும். அதையும் கமர்ஷியல் முறையில் ஒரு கார்ப்பரேஷன் ஏற்படுத்தி நல்ல முறையில் லாபகரமாக நடக்க சட்டம் உண்டுபண்ணுங்கள். இன்றைக்கு சர்க்கார் வரிப்பணம் நஷ்டமாகிறது. சர்க்கார் என்ன பஸ் நடத்துகிறது என்ற எண்ணம் மக்களிடம் ஏற்படுகிறது. அதேசமயம் தொழிலாளர்களும் டி. ஏ. போதவில்லை, போனஸ் கொடுக்கவில்லை என்று அதிருப்தி அடைந்து வருகிறார்கள். ஆகவே தேசீயமாக்குவதையே விட்டுவிடுங்கள். திருநெல்வேலியில் இருந்து டி. வி. எஸ். பஸ் நூறு மைல் ஓடுகிறது என்றால் நீங்களும் விடுங்கள் நல்ல காம்பெடிஷன் இருக்கட்டும். வியாபாரத் துறையில் போட்டி மனப்பான்மைதான் இருக்கவேண்டும். Every pie of the taxpayer's money should be spent carefully. இடையிடையே இப்படி இங்கிலீஷில் சொல்வதற்கு எனக்கு ஆசையுண்டு. ஆகவே மன்னித்துக்கொள்ளவேண்டும். மேற்கொண்டு தேசவுடமையாக்குவதை விரிவுபடுத்த வேண்டாம். அதனால் சர்க்காருக்கும் நன்மை இல்லை பொது ஜனங்களுக்கும் நன்மை இல்லை.

சென்னையில் உள்ள பஸ்களில் ஒன்று பார்த்தேன். எல்லோருக்கும் தமிழில் ஆர்வம் உண்டு. அதுவும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தவர்கள் என்றால் தமிழ் அவர்களிடமே குடியிருக்கிறது என்று சொல்லலாம்,

தமிழுக்கு திருக்குறளே இருதயம் மாதிரி உள்ளது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் திருக்குறளைப் பொறித்திருக்கிறார்கள். எனக்கு திருக்குறளைப்பற்றி அதிகம் தெரியாது—இருந்தாலும் கடவுள் வாழ்த்து என்று ஒரு அதிகாரம் இருக்கிறது. அந்த திருக்குறள் அதிகாரம் எதுவும் பொறிக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. (மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: எழுதப்பட்டிருக்கிறது.) அப்படியானால் சரி. என் கண்ணில் படவில்லை. தவறாக இந்த மந்திரிசபையை கணக்குப் போட்டுச் சொல்ல வந்தேன். கடவுள் வாழ்த்துப் பகுதி திருக்குறளும் எழுதப்பட்டிருப்பதற்குச் சந்தோஷம்.

மேலும் ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை. கிராமங்களில் அங்கே ரூட் வேண்டும், இங்கே ரூட் வேண்டும் என்கிறார்கள். எல்லாம் வோட் காஸ்டிங் கானே, முன்னே இருந்தவர்களும் ரூட்டை விரிவுப்படுத்தினார்கள். நாமும் செய்கிறோம். ஆனால் ஒரு பஸ்ஸுக்கு, 50 சீட் கொண்டதற்கு பத்து வருடத்திற்கு முன் 1,500 ரூபாய் வரி என்றால் இப்போது 4,500 ரூபாய் என்று நினைக்கிறேன். பஸ் முதலாளி பக்கத்தில் இருந்தார் அவரைக் காணோம். அது சரியாகத்தான் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இப்படி 3 மடங்கு தீர்வையை கூட்டியிருக்கிறோம். ஒரு ஜில்லாவில் முன்பு 400 பஸ்கள் இருந்தால் இப்போது 1400 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. ஆலடி அருணா கேட்கிறார் என்று நானும் கூட ஆர். டி. ஓ. யிடம் கேட்டு ஒன்றிரண்டு வாங்கினேன். தகராறு வந்தால் சொந்தமாக்கிக்கொள்ள அமைச்சரிடம் வருகிறேன்.

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : He is making an imputation against an hon. Member of this House. A Member should not make imputations.

திரு டி. எஸ். ஆதிமூலம் : மன்னித்துக்கொள்ளவேண்டும். அவருடைய முயற்சியை—மக்களுக்கு நல்லது செய்யவேண்டுமென்ற எண்ணத்தை எடுத்துக்காட்ட சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு மு. கருணாநிதி : சுதந்திராக் கட்சியினுடைய உதவித் தலைவர் அவர்களே கூட அப்படி ஆர். டி. ஓ. யிடம் சென்று கேட்டிருக்கக்கூடாது. அவரும் கேட்டதை வைத்துக்கொண்டு கொடுத்திருக்கக்கூடாது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட சிக்கலான நிலையை அவையில் கூறுவது சரியானது அல்ல.

திரு டி. எஸ். ஆதிமூலம் : ஆலடி அருணா அவர்களும் தவறான முறையில் வாங்கிக்கொள்ளவில்லை. நானும் தவறான முறையில் வாங்கிக்கொள்ளவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே இன்றைக்கு பஸ்கள் நிறைய நான்கு மடங்கு அளவில் பெருகி இருக்கின்றன. 60, 70 லாரிகள் ஓடிக்கொண்டிருந்த ஜில்லாவிலே இன்றைக்கு 600, 700 லாரிகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றிற்காக தீர்வை, டாக்ஸ்களும் மூன்று மடங்கு பெருகியிருக்கிறது. இதன் மூலம் மோட்டார் வாகன வருவாய் 15 வருடத்திற்கு முன்னால் $1\frac{1}{2}$ கோடியாக இருந்தது இன்றைக்கு 20 கோடி வருமானமாக வருகிறது. இவ்வளவு வருவதால் நம்முடைய ரோடுகளை, ஹைவேஸ் ரோடுகளையும் கிராமாந்திர ரோடுகளையும் சரிசெய்வதற்கு ஏராளமான தொகை ஒதுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏராளமான பஸ்கள், லாரிகள் போக்குவரத்து உள்ள ரோடுகளை நல்ல ரோடுகளாகப் போடுவதன் மூலம் ரோடு டிராபிக்கை நல்ல முறையில் அமைக்க வேண்டும். இதற்காக பணம் அதிகமாக ஒதுக்கவேண்டும். இதை அந்த மானியத்தில் நான் பேசவேண்டும் என்று இருந்தாலும் இந்த மானியத்திலே நான் அதை ஞாபகப்படுத்திக் கொள்கிறேன். இந்த முறையில் நீங்கள் எப்படியாவது ஏராளமான பணத்தை ஹைவேஸ் ரோடுகளுக்காகவும், கிராமாந்திர ரோடுகளுக்காகவும், யூனியன் ரோடுகளுக்காகவும் ஒதுக்கவேண்டும். பஸ் போகக்கூடிய யூனியன் ரோடுகளை நல்ல

பிற்பகல் 1–30

முறையில் சீர்திருத்த திட்டமிடவேண்டும். பஸ்கள் ரிப்பேரானால் ஏராளமான கஷ்ட நஷ்டங்கள் பஸ் முதலாளிகளுக்கும் சர்க்கார் பஸ் களுக்கும் ஏற்படுகிறது. அதையும் தவிர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு நேரம் அதிகம் இல்லாத காரணத்தால் நான் இத்துடன் என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*திரு என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கோரிக்கையின் மீது நான் பேசும் பொழுது தொழிலாளர் சம்பந்தமான பிரச்னைகளை அமைச்சர் அவர்கள் அனுதாபத்தோடு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட் டுக்கொள்கிறேன். அரசியல் நோக்கத்திற்காகவோ குழப்பம் விளைவிப்ப தற்காகவோ தொழிலாளர்கள் முயற்சி செய்கிறார்கள் என்று பார்க்க லாகாது. அவர்கள் கோரிக்கைகளை அனுதாபத்துடன் கவனிக்கவேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி யாற்றுகின்ற தொழிலாளர்கள் தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற பணியா ளர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற சம்பளத்தை அவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். உதாரணமாக சென்னை கார்ப்பரேஷன் குப்பை லாரி டிரைவருக்குச் சம்பளம் 90 ரூபாய் என்று சொன்னால் அரசாங்க பஸ்களை ஓட்டுகின்ற டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 80 ரூபாய்தான் இருக்கிறது. இப்படி இருந்தால் அவர்கள் எப்படி வாழ்க்கை நடத்தமுடியும்? எட்டு வருட காலமாக எந்தவிதமான மாறுதலும் அடிப்படைச் சம்பளத்திலே இல்லை அதை மாற்றிக் கொடுங்கள் என்று கேட்கிறார்கள்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டம் கேரளாவிற்கு அருகாமையில் இருக்கிறது. கேரளாவில் உள்ள தொழிலாளர்கள் இங்கே வருகிறார்கள், இவர்கள் அங்கே போகிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒருவிதமான சம்பளமும், இவர்களுக்கு ஒருவிதமான சம்பளமும் இருக்கிறது; இதைப்பற்றிய குறைகளை யெல்லாம் திரு எம். சி. பாலன் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். இந்த அடிப்படையான குறையைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்களே தவிர குழப்பம் விளைவிக்கவேண்டுமென்பதால் அல்ல. நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடும்பொழுது சென்னையைச் சுற்றிச் செல் கின்ற பஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடினாலும் சமூகத்தில் உள்ளவர்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய அந்த நஷ்டம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். நஷ்டம் ஏற்படுவதால் தொழிலாளர் களுக்கு நன்மை செய்யமுடியவில்லை என்று சொல்லாமல் சமூகத் திற்குச் சேவை செய்கிறார்கள், சமூகத்தினரின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்கிறார்கள் என்ற நிலையிலேயும் விலைவாசிகள் உயர்ந்திருக் கின்றன, வாழ்க்கைச் செலவு அதிகரித்துவிட்டது என்ற அடிப் படையிலேயும் அவர்களுடைய சம்பளத்தில் மாறுதல் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நஷ்டம் 60 லட்சமாக இருந்ததை 37 லட்சமாக ஈடு கட்டியிருக்கிறார்கள். அரைக் காசு கிலோ மீட்டருக்கு உயர்த்தும்பொழுது ஓரளவுக்கு வருமானம் அதிகமாகும் நிலை இருக் கிறது. ஆகவே அதை வைத்துக்கொண்டு இந்தப் பிரச்னையைத் தீர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு உடனடியாக ஒரு இடைக்கால நிவாரணம் அளித்துவிட்டு அவர்களுடைய முழுக் கோரிக் கையையும் பரிசீலனை செய்ய ஒரு குழு அமைக்கவேண்டும். அதற்கான முன்முயற்சிகளை இப்பொழுதே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும், இதை மனிதாபிமானப் பிரச்னையாக கவனிக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையிலே நஷ்டம் ஏன் ஏற்படுகிறது என்று பார்ப்பதற்காக ஒரு ஆலோசனைக் கமிட்டி நியமிக்கப்போவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். தமிழ் நாட்டிலே ஒரு பழமொழி சொல்வார்கள், நண்டைச் சுட்டு நரியின் கையில் கொடுத்ததைப்போல் என்று, அப்படியில்லாமல் இதில் பஸ் முதலாளிகளையே போட்டுவிடாமல் அப்படிப்போட்டு தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கைக்கு இழுக்கு உண் டாக்காமல் சில தொழில் நிபுணர்களை மட்டும் போட்டு ஆலோசனை

செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு தனியாக ஒரு குழுவும், தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகளைக் கவனிப்ப தற்காக தனியாக ஒரு குழுவும் அமைக்கவேண்டும். தனியார் துறை யிலிருந்து நாட்டுடமையாக்கும்பொழுது தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொள்ளுகின்ற முறையில் அவர்களின் திறமை முதலியவற்றைப் பார்த்து எடுத்துக்கொள்வதாக அமைச்சர் கூறினார். ஒரு முதலாளி யிடமிருந்து இன்னொரு முதலாளி ஒரு தொழிற்சாலையையோ பஸ் தொழிலையோ வாங்கினால் அந்தத் தொழிலாளர்களையும் அவர்கள் அப்படியே எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். அப்படி எடுத்துக்கொள்ளும்போது அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையிலே தனியார் துறையிலிருந்து வருகிறவர்களை எடுத்துக்கொள்ளுமாறு செய்யவேண்டும். 10, 20 வருஷம் வேலை செய்த தொழிலாளர்களை திறமை இல்லை என்று காரணம் காட்டி போகச் சொல்லிவிடுவதால் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அப்படியில்லாமல் எல்லோரையும் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

லாரி விபத்துக்களைத் தடுப்பதிலே அரசாங்கம் கவனம் செலுத்த வேண்டும். அவற்றிலே கஷ்டங்கள் இருந்தாலும்கூட உயிர்களும் சொத்துக்களும் நஷ்டமடைகின்றன. இரவு நேரங்களில் தனியார் துறையில் ஓடுகின்ற வண்டிகளை சில மணி நேரத்திற்கு நிறுத்திவிட்டு பிறகு செல்கிறார்கள். ஆகவே டிரைவர்கள் தூங்கு வதற்கு வசதி செய்து கொடுத்து சட்டத்தில் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்பொழுதுதான் இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கமுடியும். ஆர். டி. ஓ. ஆபீசில் இன்றைக்கு ஊழல்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன. அதை எவ்வாறு சொல்வது என்று எனக்கு வார்த்தைகள் வரவில்லை. அதுவும் தடுக்கப்படவேண்டிய பிரச்னையாக இருக்கிறது. பெர்மிட் இல்லாமல் சில பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருப்பது என்பது இந்த மா மன்றத்தின் விவாதத்திற்கு வந்துள்ளது நானும் பார்த்தேன். இரவு நேர பஸ் போக்குவரத்தைப்பற்றியும் யோசிக்கவேண்டும். திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி, திண்டுக்கல், கரூர், மதுரை–லோயர் கேம்ப் போன்ற ரயில் போக்குவரத்து இல்லாத இடங்களிலாவது இரவு நேரத்தில் பஸ் விட்டால் நலமாக இருக்கும் என்று கேட்டுக்கொண்டு கடைசியாக ஒரு கருத்தை மட்டும் சொல்லிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

தேசியமயமாக்குதல் என்ற கொள்கை பொதுவாக அங்கீகரிக்கப் பட்ட கொள்கையாக ஆகிவிட்டது. அதை எவ்வாறு சரியாக அமல் நடத்த வேண்டும் என்பதுதான் பிரச்னை. அதைக் கைவிடுகின்ற பிரச்னை கிடையாது.

19-வது நூற்றாண்டில் நிலப் பிரபுக்களிடமிருந்து தொழில் முதலா ளிகள் சுதந்திரம் கேட்டார்கள். அன்று அவர்களுக்காக வாதாட சுதந்திரா கட்சி இருந்திருந்தால் நம்மால் புரிந்து கொள்ளமுடியும். இன்று முதலாளிகளை பாதுகாக்கும் கோஷம் கேலிக்குரியதாக மாறி விட்டது. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை விரைவாக, திறமையாக நிறைவேற்றவேண்டும் எனக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு நா. கிருட்டிணன் : தலைவர் அவர்களே, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவை முன் வைத்துள்ள போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் சில கருததுக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். முதலிலே இந்தத் துறையிலுள்ள பாராட்டுவதற்குரியவற்றைப்பற்றிக் கூற விரும்புகிறேன். இந்தத் துறையிலே அன்றாட வசூலை எடுத்துக்கொண்டால் 1966–67-இல் 1 லட்சத்து 50 ஆயிரம் ஆக இருந்தது. 1967–68-இல் 2 லட்சத்து 50 ஆயிரம் என்று சென்னை கிளையைப் பொறுத்தவரை உயர்ந்திருக்கிறது. நெடுந்தொலை சம்பந்தப்பட்டவரையில் 1966–67-இல் 46,000 ரூபாயாக இருந்தது. 1967–68-இல் 52,000 ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. இது பாராட்டுக்குரியது. அதைப்போல் மொத்த வருவாயைப் பொறுத்தமட்டில் 1966–67-ஐ விட

1967–68-ல் 179·58 லட்ச ரூபாய் அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இதுவும் பாராட்டுக்குரியதுதான். இழப்புக் குறைப்பு என்ற வகையில் 1966–67-ல் 61 லட்சமாக இருந்ததை 37·35 ஆகக் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன் மூலம் 23·65 லட்ச ரூபாய் இழப்பை இந்த அரசு குறைத்திருப்பதற்காக நான் இந்த அமைச்சரவையைப் பாராட்டுகிறேன்.

அடுத்து, குரோம்பேட்டையிலும், ராணித் தோட்டத்திலும் இருக்கிற பட்டறைகளில் வண்டி மேற்பகுதிகள் கட்டுவதில் உற்பத்தித் திறன் பெருகியிருக்கிறது. குரோம்பேட்டையில் திங்களுக்கு 50 வண்டிகளுக்கு மேற்பகுதிகள் கட்டுவதற்கும், இராணித் தோட்டத்தில் திங்களுக்கு 15 வண்டிகளுக்கு மேற்பகுதிகள் கட்டுவதற்கும் வழிவகை செய்திருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன்.

போக்குவரத்து நெரிசலற்ற நேரங்களில், அதாவது பகல் 12 மணி முதல் 3 மணி வரையிலும் நீண்ட இடைவெளியில் வண்டிகளை விடுவது என்று திட்டமிட்டு நஷ்டத்தைக் குறைக்க வழி வகுத்திருப்பது பாராட்டத்தக்கது. நீள்தொலை வண்டிகளில் இருக்கைகளை 35-ல் இருந்து 39 ஆக அதிகப்படுத்தும் முடிவின்படி ஏறத்தாழ 55 சதவிகிதம் வண்டிகளில் மாற்றியமைத்திருப்பதும் பாராட்டுக்குரியதாகும். நாட்டுடைமையாக்குத் திட்டத்தின் காரணமாக வேலை இழந்த தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கும் முறையில் 253 பேர் வேலையில் அமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தமிழக அரசு தொழிலாளர் நல அரசாக எந்த வகையில் பணியாற்றுகிறது என்பதை எடுத்துக் காட்டுகின்ற வகையில் அகவிலைப்படி வீதத்தை உயர்த்திக் கொடுப்பதால் 19 லட்சம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும், நகர ஈட்டுப்படி கொடுப்பதால் 9 லட்சம் ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும், அவற்றைத் தர முன்வந்திருப்பது பாராட்டுதற்குரியது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பூரிப்பு ஊதியம் என்ற வகையில் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 90 பெறுவதற்கு வழி செய்திருப்பது பாராட்டுக்குரியது. கைத்தறித் தொழில் நசித்து வரும் இந்நாளில் தொழிலாளர்களுக்குப் பயன்படுத்தும் நிகர அடைகள் கைத்தறித் துணியாகவே பயன்படுத்தவேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்ததற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

அறிஞர் அண்ணா நகரில் நடந்த உலகச் சந்தையில் அனைத்திந்திய உற்பத்தியாளர் சங்கத்திற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்ட போதிலும்கூட மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சர் அவர்கள் அங்கு மூன்று அழகான பேருந்து வண்டிகளை விட்டதன் மூலம் அந்த வண்டிகளுக்கான செலவு போக லாபத்தை காட்டியிருப்பதற்காகப் பாராட்டுகிறேன். தனியார்களுக்குப் புதிய வழித் தடங்களைத் தருவது என்ற வகையில் காஞ்சிபுரம் வழியாக 32 புதிய வழித் தடங்களை இப்போது ஏற்படுத்தித் தந்திருப்பதற்காக என் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரக் கிளையைப் பொருத்தவரை 1966–67-ம் ஆண்டில் 62·27 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நேரத்தில்கூட நான் மத்திய அரசைக் குறை கூறுவதற்காக மாண்புமிகு காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்கள் மன்னிக்கவேண்டும். மத்திய அரசின் சில நடவடிக்கைகள் காரணமாகத்தான் அந்த இழப்பின் ஒரு பகுதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. கடுவிசை டீசல் எண்ணெயின் விலையை உயர்த்தியதால் 4·50 லட்சம் ரூபாய், டயர்கள், டியூப்கள் ஆகியவற்றின் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வின் காரணமாக 7·77 லட்சம் ரூபாய், நாணய மதிப்புக் குறைப்பின் காரணமாக 5·10 லட்சம் ரூபாய் ஆக 17·37 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கத்தின் கொள்கையின் காரணமாக நாம் இந்த நஷ்டத்தை ஏற்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். நகரப் பகுதியில் ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தை ஓரளவு குறைப்பதற்கு நான் ஒரு யோசனை கூற விரும்புகிறேன். பிரயாண சட்டண நிலை மாறுவதற்கு முன்பாக ஏறி இருக்கின்ற பிரயாணிகளுக்கு டிக்கட் கொடுப்பதற்காக, அந்த நிலைக்கு

முன்னாலேயே வண்டியை நிறுத்தி டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். அதற்கு 10 நிமிடம், 15 நிமிடம் ஆனாலும் அவ்வளவு நேரமும் அந்த வலவர்கள் ஓடுகின்ற இயந்திரத்தை நிறுத்தாமல அப்படியே ஓடுகின்ற நிலையிலேயே வைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் டீசல் எண்ணெய் வீணாகிறது. அந்த முறையில் நடந்துகொள்ளக்கூடாது என்று அந்த வலவர்களுக்குக் கண்டிப்பான ஒரு உத்தரவைப் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டண விகிதத்தை 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் 2½ காசாக மாற்றுகின்ற நேரத்தில் தனியார் துறையில் ஓட்டுபவர்களும் அதைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்துமாறு கேட்டுகொள்கிறேன். 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் அவ்வாறு கட்டண விகிதத்தை மாற்றுகையில், காஞ்சிபுரத்தில் இருந்து சென்னைக்கு வருகின்ற வெவ்வேறு தூரமுள்ள மூன்று நான்கு வழித் தடங்களில் இரண்டரை காசு கட்டணம் என்று செய்யும்போது அதிலே வித்தியாசமில்லாமல் இருக்கச் செய்வது நலமாக இருக்கும் என்று கூற விரும்புகிறேன்.

நாட்டுடைமைக் கொள்கை மூலம் தனியார் துறை பாதிக்கப்படாமல் இருக்கிறது என்பதற்கு உதாரணம் காட்ட விரும்புகிறேன். 1966–67ல் 5395-ஆக இருந்த தனியார் துறை பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1967–68-ல் 5681-ஆக உயர்ந்திருக்கிறது, அதாவது 286 பேருந்துகள் அதிகரித்திருக்கின்றன.

இந்தத் துறையில் இழப்பைக் குறைக்க சில சீர்திருத்தங்களைக் கூற விரும்புகிறேன். அரசுப் பேருந்துகளில் பக்கவாட்டில் வண்டி செல்கின்ற வழி குறித்து பெயர்ப்பலகை வைக்கவேண்டும் (மணி அடிக்கப்பட்டு திரு ஆர். பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் பேச அழைக்கப் பட்டார்கள்.)

***திரு ஆர், பொன்னப்ப நாடார்:** தலைவர் அவர்களே, எங்கள் கட்சியின் பெயரால் கொண்டு வந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூறுவதற்கு முற்படுகிறேன். முதல் முதலிலே தேசியமயமாக்கப்பட்ட இந்த ஸ்தாபனத்திலுள்ள கணக்கைப் பற்றி ஒன்றிரண்டைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் தந்த ஆய்வுரையிலே நல்ல புள்ளி விவரங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள். ஸ்டேட்மெண்ட் மூன்றிலே 1959-60 முதல் 1962-63 வரை இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்திலே லாபம் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. முதல் முதலாக நஷ்டம் 1963-64-ல் ஏற்பட்டிருக்கிறது 1963–64—ல் 28·09 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1964–65-லே 18·24 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1965-66-லே 14·39 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1966-67-லே 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம். 1967–68-லே 37·35 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இந்த முறையிலே பார்க்கும்போது இந்தத் துறையானது ஆரம்ப காலத்திலே லாபம் காட்டி இருக்கிறது. ஆனால் மெல்ல, மெல்ல விலைவாசிகள் உயர்ந்ததன் காரணமாகவும். வேறு பல காரணங்களினாலும் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக, நகரத்திலே நடக்கின்ற இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலேதான் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்தப் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து நாம் உணர்ந்து கொள்ள முடிகிறது. அதற்கு உதாரணமாக ஆய்வுரையில் பம்பாயில் நடக்கின்ற ஸ்தாபனத்தையும், கல்கத்தாவில் நடக்கின்ற ஸ்தாபனத்தையும், டெல்லியில் நடக்கின்ற ஸ்தாபனத்தையும் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். மேல் நாட்டிலே உள்ள ஸ்தாபனங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, குறிப்பாக, அமெரிக்க நாட்டிலே உள்ள ஸ்தாபனங்களில் இந்த மாதிரி சிடி சர்வீஸ்கள் சரியான முறையில் லாபகரமாக இயங்கவில்லை என்பதை நிபுணர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, இதைத்தான் முன்பு பெருமதிப்பிற்குரிய திரு வெங்கட்டராமன் அவர்கள் பலமுறை இந்த மன்றத்திலே எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

அன்று எதிர்க்கட்சி வரிசையிலே இருந்த மாண்புமிகு எம்.எஸ். மணி போன்றவர்கள் எல்லாம் 'இந்த நிர்வாகம் சரியான முறையில் இயங்க வில்லை' என்றெல்லாம் குற்றம் சாட்டினார்கள். குறிப்பாக தொழிலாளக் குச் சரியான முறையில் ஊக்கம் அளிக்கவில்லை. தினப்படி கொடுக்க வில்லை என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். திரு. எம். எஸ் மணி அவர்கள் நாகர்கோயிலுக்கு ஓரிரு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் விஜயம் செய்தபோது தொழிலாளர்கள் சார்பில் நாகர்கோயிலில் ஆற்றிய சொற்பொழிவை அவருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இன்று தினப் படியில் 10 காசு உயர்த்தியிருப்பதை பிச்சைக்காசு என்று எள்ளி நகை யாடும் வகையில் ஒன்றும் சொல்லவில்லை. அரசாங்கத்திற்கு இன்று இருக்கும் நிதிநிலைமையில் பத்து காசு கொடுத்திருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் குறை காண வேண்டுமென்றோ. இழித்தோ பழித்தோ சொல்லவேண்டுமென்பதற்காகவோ சொல்லவில்லை. ஆனால், பத்து காசு கொடுப்பது போதுமானதா என்பதை நிதானமாகச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். சென்னைக்கும் கன்னியாகுமரிக்கும் இடையே உள்ள தாரதம்மியத்தைப் பார்க்கும்போது, புள்ளிவிவர அடிப்படையில் கொடுப்பது போதாது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலே இன்று இருக்கிற வாழ்க்கைப்புள்ளி அடிப்படையில் இருக் கிற தினப்படியை இணைக்கவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைப் பணி வோடு, பரிவோடு கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அந்தப் பகுதியில் உள்ள மக்கள் கேரளத்தில் உள்ள நிலைமையோடு தங்களுடைய நிலைமையை ஒப்பிட்டுப்பார்த்து மேற்கோள்களைக் காட்டுவதால் கேரளத்துடன் மறுபடியும் சேர்ந்துவிடவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்களோ என்ற நிலையில் எடுத்துக்கொள்ளாமல் நல்லமுறையில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டவனாக இருக்கிறேன். நாகர்கோயிலில் தொழிலாளர் தலைவராக இருக்கக்கூடியவர் திரு எம். சி. பாலன். தொழிலாளர் மத்தியில் செயல் பட்டுக்கொண்டிருக்கிறவர். அன்னாருக்குத் தொழிலாளர்களைப் பற்றி நன்றாகத் தெரியும். அங்கிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் பல கஷ்டங் கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, அவர்கள் எப்போதும் பல கோரிக்கைகளை பிரச்சினைகளை, நாம் மக்கள் மன்றத்தில் எடுத்துவைப்பதுபோல் அவர்கள் அதிகாரிகளிடத்தில் எடுத்துக் கூறுவது சாதாரணமாக நியதியாக இருக் கிறது. அதை நாம் சற்று ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டும். இன்று இருக் கிற நிலைமையில் அதற்கு ஏதாவது ஒரு முடிவு காணவேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வருகிற 25-ம் தேதியன்று வேலை நிறுத்தம் செய்யப்போவதாக அவர்கள் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைக் காங்கிரஸ்காரர்கள் தூண்டிவிட்டார்கள். இடதுசாரி கம்யூனிஸ்டுகள் தூண்டிவிட்டார்கள் என்ற பிரச்சினைக்குள் நுழையாமல் விஷயம் சரிதானா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

அந்தப் பகுதியில் தேசியமயமாக்கப்பட்ட நிறுவனம் இது ஒன்றுதான் இருக்கிறது. ஆகவே ஸ்ட்ரைக் ஏற்படுமானால் மக்களுக்கு எவ்வளவு இன்னல்கள் ஏற்படும் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அங்கு தனியார் துறையில் வழித்தடங்கள் இயங்கவில்லை. ஒன்றிரண்டு பேர்களுக் குத்தான் சிறிய ரூட்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே ஒரு ஸ்ட்ரைக் ஏற்படு மானால் அதனால் விபரீதமான விபத்துக்கள் ஏற்படும் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அங்கு இரண்டு தொழிலாளர்கள் சங்கம் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஒரு தொழிற் சங்கம் இந்த ஸ்ட்ரைக் வேண்டாம் அதைத் தவிர்ப்பதற்கு நாங்கள் அரசாங்கத்தோடு ஒத்துழைப்பதற்குத் தயாராயிருக்கிறோம் என்று சொல்லக்கூடிய அளவில் இன்று தொழி லாளர்களிடையே ஒற்றுமை குலைந்த ஒரு மனப்பான்மை அங்கு இருக் இருக்கிறது. ஆகவே இந்தத் தொழிலாளர் பிரச்னையை நல்ல முறையில் அணுகிப் பார்க்கவேண்டும். இதைக் கட்சி மனப்பான்மையோடு பார்க்கா மல், இது அந்தப் பகுதி மக்களின் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை என்று பார்த்து அதற்கு ஒரு தீர்வு காணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முக்கூட்டு மாநாடு நடந்ததாகக் கேள்விப்பட்டு மகிழ்ச்சி அடைந்தேன். இன்னும் வேண்டுமானால் அத் தொழிலாளர் தலைவர்களையும். இலாகா

தலைவர் அவர்களையும் லேபர் இலாகா அதிகாரிகளையும், பெரியோர்களையும் அழைத்து அதற்கு ஒரு தீர்வு காண்பது என்பது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். கன்னியாகுமரியில் இருக்கிற நிறுவனத்தில் ஏன் நஷ்டம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்று தொழிலாளர்கள் பேசிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது 25-ம் தேதி நடந்த ஊர்வலத்தில் காங்கிரஸ்காரர்கள் எழுப்பிய கோஷம் அல்ல என்பதை மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு பாலன் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். இந்த ஸ்தாபனத்தில் இழப்பு ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த இழப்பைத் தவிர்க்க 1968–69-ல் 8 லட்சம் ரூபாய் லாபம் எதிர்பார்ப்பதாக, சிட்டி சர்வீஸில் எதிர்பார்ப்பதாக கணக்கில் கொடுத்திருப்பதாக எனக்கு முன் பேசிய திரு. காசிராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதில் 45 லட்சம் ரூபாய் ஆப்பரேஷன் சார்ஜஸ் என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. நம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக்கொண்டேயிருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஆப்பரேஷன் சார்ஜஸ் பெர் மைலேஜ் இன்னும் குறைந்தபாடில்லை. இப்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி அல்லது ட்யூப், டயர், எண்ணெய் என்று எதை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, அப்பொருள்களின் விலை குறைந்தபாடில்லை. இந்நிலையில் இந்த ஆப்பரேஷன் சார்ஜஸில் குறைவு ஏற்படுமா என்பதுபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு விளக்கம் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த எட்டு லட்சம் ரூபாய் எப்படி லாபம் வரும் என்பதைப் பற்றியும் அவர்கள் சற்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இன்னொரு விஷயம், இந்த ஆய்வுரையில் ஒன்றாம் பக்கத்தில்

"Average collections per day as on 31st March 1967 are Rs. 1,50,000."

என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்தபடியாக,

"Average collection per day as on 31st March 1968 (anticipate) is Rs. 2,50,000."

என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

"Average number of passengers carried per day as on 31st March 1967 is 8,50,000 and as on 31st March 1968 (anticipated) is 9,00,000."

என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தக் கணக்கைப் பார்க்கும்போது, 50,000 பேர்கள் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்வார்கள் என்று எதிர்பார்க்கப்படுவதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் கலெக்ஷன் ஒரு லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக இருக்கும் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: சராசரி கணக்கு என்றுதான் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள் சரிவரப் படித்தால் புரியும். 8,50,000 என்பது 9,00,000 என்றால் 50,000 தானே வித்தியாசம் என்று கேட்கிறார்கள். சென்னையோடு இணைக்கப்பட்ட குளங்களில் 203 பேருந்துகள் அதிகமாகும்போது, அதையும் சேர்த்துத் தாதுக் வகுக்க வேண்டும். அப்படி வகுக்கும்போது 50,000 என்பது பட்சமாகத் தெரியும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: வருவாயையும் அதில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருப்பதையும் மதிப்பீடு என்று உணர்ந்துதான் கூறினேன். அமைச்சர் அவர்கள் அளித்த விளக்கத்திற்கு நன்றி. நாட்டுடமையாக்குவதில் காங்கிரஸ்காரர்கள் தீங்கு செய்துவிட்டார்கள். முன்பிருந்த அரசாங்கம் ஒன்றுமே செய்யவில்லை என்று எனக்கு முன் பேசிய ஆளும் கட்சி அங்கத்தினர் திரு. ஆலடி அருணா அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். விவாதத்துக்குரிய பிரச்சினையாக்க நான் வரவில்லை.

தேசீயமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்பதில் காங்கிரஸ் கட்சிக்கு எந்தவிதமான மாற்று அபிப்பிராயமும் இல்லை. ஆனால் தேசீயமயமாக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த ஸ்தாபனத்தின் நிர்வாகம் சரியான முறையில் நடக்கிறதா என்பதை ஆய்ந்து பார்க்க வேண்டும். பொதுப் பணத்தில் விரயம் ஏற்படக்கூடாது. லாப நஷ்டக் கணக்கைப் பார்க்கிறபோது இதை ஒரு

இன்றியமையாத ஸ்தாபனம் என்பதை உணர்ந்து இதை ஒரு பப்ளிக் யூட்டிலிட்டி சர்வீஸ் என்ற முறையில் பார்க்க வேண்டுமே தவிர, லாப நஷ்டத்தை அதிகமாகப் பார்க்கவேண்டிய தேவையில்லை. ஆனால் இழப்பு அதிகமாக ஏற்படக்கூடாது. காங்கிரஸ் ஆட்சியின்போது 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டுவிட்டது என்று ஒரு அபாண்டமான பழியைச் சுமத்தினார்கள். உண்மைநிலை என்ன என்று பார்க்க வேண்டும். அதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அதில் ஒரு காரணம் டிவால்யுவேஷன். அப்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், எண்ணெய் இவற்றின் விலை கூடியது. இது அமைச்சர் அவர்களின் ஆய்வுரையிலேயே எடுத்துக்கூறப் பட்டிருக்கிறது. அப்படி கூறப்பட்டிருந்தும்கூட ஏதோ வேண்டுமென்றே பழி சுமத்தவேண்டுமென்று இந்த மாதிரிச் சொல்வது சரியல்ல. அடுத்தபடியாக, நான் வேறு சில காரியங்களைப்பற்றிக் கூறவேண்டும் என்று நினைக்கிறேன். சென்னை மாநகரில் ஃபார்கோ வெகிகிள்ஸ் வாங்கினதாகவும் அவை சரியான முறையில் இயங்கவில்லை என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வண்டிகள் எந்த அதிகாரியின் பரிந்துரையின்மீது வாங்கப்பட்டது என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். ஹெவி ட்யூட்டி வெகிக்கிள்ஸ்ஸைத் தான் சாதாரணமாக இந்தமாதிரி நகரங்களில் போடுவது சிறப்பாக இருக்கும்.

குறிப்பாக டவுன்களில் அதிகப்படியான ஜன நெரிசல் இருக்கும் போது அடிக்கடி நிறுத்தவேண்டியிருக்கிறது. கியர் சேஞ்ச் செய்யவேண்டியிருப்பதால் 137 மைல்தான் ஓட முடிகிறது என்று இதில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. 147 மைல்கள் என்ற அளவில் ஓட்டினால் இது வயபிள் யூனிட்டாக இயங்கும் என்றும் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே நாம் என்னென்ன வெகிக்கிள்ஸை வாங்க வேண்டும் என்பதை ஒரு நிபுணர் குழுவிடம் விடவேண்டும். பொதுவாக ஹெவிட்யூட்டி வெகிக்கிள்ஸ் இருப்பது துரித வண்டிகளுக்கானாலும் சரி. . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இப்போது இவ்விலாகாவால் லேலண்ட், பென்ஸ் வண்டிகளைத் தவிர வேறு எந்த வண்டிகளும் வாங்குவதில்லை என்று தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 130 பழைய ஃபர்கோ வண்டிகள் இருக்கின்றன. அவை தீர்ந்த பிறகு அதை வாங்குவதாகயில்லை.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் கூறியதற்கு நான் மட்டற்ற மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். இந்த இலாகா சீரும் சிறப்புமாக அன்னாரின் நிர்வாகத்தில் இருந்துவருவதைக் காணும் போது மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறது. நான் எதிர்கட்சித் தரப்பில் இருப்பதால், ஃபார்கோ வாங்குவதுபற்றிக் கூறும்போது நான் உள்நோக்கம் ஒன்றும் கற்பிக்கவில்லை என்பதை தெளிவாகக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 1966-67-ல் ஆப்பரேஷனல் எஃபிஷியன்ஸி 90 சதவீதம் இருந்தது. 67-68-ல் 87 சதவீதம் ஆகியிருக்கிறது என்று அறிக்கையில் எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். இந்த இலாகாவின்கீழ் ராணித் தோட்டத்தில் ஒரு பணிமனை இருக்கிறது, மத்திய பணிமனை ஒன்று இருக்கிறது. இந்த நிர்வாகத்தில் இருப்பவர்கள் பழுது பார்ப்பதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குகிற அளவில் பலவித கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. வேண்டிய நேரத்தில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை. ஒரு வண்டியில் ஒரு பாகம் பழுதுபட்டுவிட்டால் அந்தப் பாகத்தை உடனடியாகப் பொருத்துவதற்குப் போதிய சாவகாசம் கிடையாது. தொழிலாளர்களிடையே ஓரிரு ஆண்டுகள் செயலாற்றியவன் என்ற முறையில் கூறுகிறேன். ஒரு பழுதுபட்ட பாகத்தை பொருத்த ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சில வேளைகளில் அங்குள்ள ஸ்டோர்களில் இல்லை என்ற குறை இருக்கிறது. இந்தக் குறைகள் நீக்கப்படவேண்டும். ஆகவே ஸ்பேர் பார்ட்ஸை பல்க்காக வாங்கிவைத்து உரிய நேரத்தில் அவற்றைக் கொண்டு செல்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். நாகர்கோவிலில் நடக்கும் சர்வீஸைப் பார்க்கும்போது அங்கு அதிகமான ப்ரேக் டௌன்ஸ் ஏற்படுகின்றன.

பிற்பகல் 2–00 கழிந்த பிப்ரவரி மாதம், 200-க்கும் மேற்பட்ட பிரேக் டௌன்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இம்மாதிரி பிரேக் டௌன்கள் அதிகமாக ஏற்படுவதால் பொதுமக்களிடையே ஒரு விதமான தப்பான அபிப்பிராயம், மனப்பான்மை ஏற்படுகிறது. ஜனங்கள் சொல்வார்கள். ஆட்சியின் கொள்கையால்தான் பஸ்கள் நின்றுவிடுகின்றன என்று. இது சரியல்ல என்று நமக்குத் தெரிந்திருந்தாலும் கூட அதை நல்லமுறையிலே கவனிக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

தேசிய உடைமையாக்கியிருக்கின்றது நாகர்கோயிலில். இதை நாங்கள் பாராட்டுகிறோம், வரவேற்கிறோம். இதற்காக நாங்கள் முதலாளிகளுக்காகவும், ஆலே அரசர்களுக்காகவும் வக்காலத்து வாங்கிப் பேச வரவில்லை. தேசியமயமாக்கப்பட்டதால் ஒரு சிலர் இன்னும் வேலையிழந்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் துரிதமாக வேலை வழங்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்வது என்னுடைய கடமையாகும். குறிப்பாக பயோனியர் நிறுவனத்திலிருந்து வேலையிழந்தவர்கள், எஸ்.ஐ.ஆர். அவுட் ஏஜென்ஸியில் வேலையிழந்தவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த நபர்களையும் இந்த இலாக்காவின் கீழ் தகுந்த வேலையில் அமர்த்த வேண்டுமென்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நீண்டதூர பஸ்களிலே நமது அமைச்சரவர்கள் மகிழ்ச்சிக்குரிய ஒரு காரியத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள். அதாவது 5-வது எண், 6-வது எண்ணுள்ள இரண்டு வீட்டுகளும் பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் பஸ் புறப்படுவதற்கு ஒரு மணி நேரம் வரை ஒதுக்கிவைக்கப்பட்டிருக்கும் என்றார்கள். இவ்வாறு 5-வது எண், 6-வது எண் உள்ள வீட்டுகளை பாராளுமன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு ஒதுக்கியிருப்பது சிறப்பான காரியம். இன்னொன்றையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கேரளாவிலே, அவர்கள் நடத்துகின்ற பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே எங்கு வேண்டுமானாலும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் செல்வதற்குப் பாஸ் இருக்கிறது. இவ்வாறு செய்வது கஷ்டமாயிருந்தாலும். கார் இல்லாத சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கள் தொகுதியைச் சுற்றிப் பார்த்து வருவதற்குச் சிறந்ததாக இருக்கும். என்போன்ற உறுப்பினர்கள் அடிக்கடி பிரயாணம் செய்யக்கூடியவர்கள். எனக்குச் சலுகை தரவேண்டுமென்ற முறையில் சொல்லவில்லை. தொகுதியைச் சுற்றிப் பார்த்துவர சிறப்பாக இருக்கும். ஆகவே, அவ்வாறு பாஸ் வழங்க முடியுமா? என்பதைச் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். நீண்டதூர பஸ்களிலே இந்தச் சலுகையை அளிப்பதனால் பெரிய இழப்பு ஏற்படாது என்று கருதுகிறேன். இவ்வாறு செய்வதால் ஒவ்வொரு சட்டமன்ற உறுப்பினரும் நீண்ட நெடுந்தூரம் யாத்திரை செய்வார்கள் என்று நான் கருதவில்லை. நாங்களெல்லாம் பட்டணத்திலே குடியிருக்கின்றவர்கள். ஆனால் எங்கள் தொகுதியிலே கிராமப்புறங்கள் இருக்கின்றன. குறிப்பாக எங்கள் கிராமப்புறங்களுக்குப் போகவேண்டுமானால் இம்மாதிரி வசதி செய்ய வேண்டும். நெரிசலில் ஏறும்பொழுது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை அங்கிருக்கின்ற திர்வாகிகளுக்குத் தெரியாது. அப்பொழுது பஸ்ஸில் ஏறுவதற்குப் பல சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே நாங்கள் பஸ் ஏறிச்செல்வதற்கு ஏதாவது விதிமுறைகள் செய்யமுடியுமா என்பதை அரசாங்கம் ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

நீண்ட நெடுந்தூர பஸ்கள் பற்றி இப்பொழுது கணக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. ஒவ்வொரு நாளும் சராசரியாக 23,000 நபர்கள் பிரயாணம் செய்தவர்கள் 1967 மார்ச் மாதம் 31-ஆம் தேதி முடிய என்று கணக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. 31 மார்ச், 1968-இலே 23,700 நபர்கள் யாத்திரை செய்யப்போவதாக எதிர்பார்க்கப்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. வருவாயைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்பொழுது முதல் தரப்பிலே 46,000 ரூபாய் என்றும், 2-வது தரப்பிலே 52,000 ரூபாய் என்றும் கூறப்பட்டுள்ளது. அதாவது சுமார் 6,000 ரூபாய் அதிகமாக வருவாய் வருமென எதிர்பார்ப்பதாகச் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால்

டிரிப்புகளைப் பார்த்தால் 31 மார்ச் 1967-லே 154 டிரிப்கள் இப்பொழுது திட்டமிடப்பட்டிருப்பது 171 டிரிப். இம்மாதிரி கணக்குப் பார்த்தால் இவ்வளவு பெரிய வருவாய் வரக்கூடுமா என்பதைச் சற்று ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டும். ஒருவேளை நீண்ட தூர பஸ்களிலே அதிக இழப்பு ஏற்படாது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டத்தான் இதை எடுத்துக் கூறியிருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஆகவே அதையும் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டவனாகயிருக்கிறேன்.

மூலதனச் செலவு பற்றி இந்த அறிக்கையிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1966–67-இல் மூலதனம் 201·15 என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறது. 1967–68-இல் 152·98 என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. சுமார் 49 இலட்சம் மூலதனச் செலவிலே குறைவாகக் காணப்படுகிறது. தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை உடையவர்கள் இந்த மூலதனச் செலவிலே ஏன் குறைவாக ஒதுக்கவேண்டுமென்பதைத் தயவுசெய்து விளக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

கன்னியாகுமரி நகரத்திலே 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித்தடங்களை தேசியமயக் கொள்கையால் அரசாங்கம் கைப்பற்றியிருக்கிறது. இதேபோல் இந்தக் கொள்கையை ஏனைய பகுதிகளுக்கும் விரிவுபடுத்தச் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்வது என் கடமையாக இருக்கிறது. இம்மாதிரி விஸ்தரித்துக்கொண்டு போவதற்கு இன்னும் அதிகமாக இழப்பு ஏற்படாத முறையில் வழிவகைகளைக் கண்ட பிறகு மற்றப்பகுதிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்பது என் துணிச்சலான கருத்து.

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் சில கூறவேண்டுமென்று கருதுகிறேன். கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாக சம்பள விகிதம் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இன்று படிகளெல்லாம் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் அன்று கொடுத்திருக்கும் சம்பள விகிதம் இன்றிருக்கும் வாழ்க்கைத் தரத்திற்கு ஒவ்வாதது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். எனவே அவர்களுக்குக் குறைந்தபட்சம் ஏதாவது சம்பளத்திலே உயர்த்திக் கொடுக்க முடியுமா என்பதை ஒரு நிபுணர் கமிட்டி மூலம் இல்லாவிட்டாலும் அந்த இலாக்கா மேல்மட்ட உத்தியோகஸ்தர்களைக் கொண்டாவது ஆராயவேண்டும். இம்மாதிரி ஊக்கம் அளித்தால் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்வார்கள். சமீபத்தில் மண்டைக்காடு என்ற ஊரில் திருவிழா வந்தது. அந்தத் திருவிழாவிற்கு இந்த இலாக்காவிலிருந்து பல ஸ்பெஷல் பஸ்கள் விட்டார்கள். ஆனால் இந்த நிர்வாகத்திலே ஈடுபட்ட தொழிலாளர்களுக்கு ஓவர் டைம் வேஜஸ் கிடைக்கவில்லை என்று பலரும் என்னிடம் வந்து எடுத்துச் சொன்னார்கள். கேரளாவிலே அந்த இலாக்காவிலேயுள்ளவர்களுக்கு ஓவர் டைம் வேஜஸ் கொடுக்கிறார்கள். நமது இலாக்காவிலே செயல்படுபவர்களுக்கு ஓவர் டைம் வேஜஸ் இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டை அன்று எடுத்துக் கூறினார்கள். இதற்கு ஏதாவது பரிகாரம் காண முடியுமா என்று ஆராய வேண்டும்.

இப்பொழுது பஸ்ஸிலே பிரயாணம் செய்பவர்களை செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் வந்து பார்ப்பது பெரும்பாலும் கிடையாது. அவ்வாறு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் வந்து செக் செய்யாததால் பெரிய இழப்பு ஏற்படுகிறது. நான் பல தடவைகளில் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்திருக்கிறேன். அப்பொழுதெல்லாம் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வருவது மிகவும் அரிதாக இருக்கிறது. உடனடியாக ஒவ்வொரு ரூட்டிலும் செல்லும் பஸ்களைக் கண்காணிக்க அதிகமாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போடுவது சிறந்த வழியாக இருக்கும். அவ்வாறு செய்தால் கள்ளத்தனம் செய்வதற்குத் தடையேற்படும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக் கொள்ளுகின்றேன்.

அடுத்தபடியாக, 'ஃபேர் ஸிஸ்டம்' பற்றி ஓரிரு கருத்துக்களைக் கூற வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். எப்ரல் 1, 1964-இலிருந்து இருந்த நிலை, துரித வண்டிகளிலே சமவெளிப் பகுதிகளுக்கு ஒரு மைலுக்கு 5 காசு என்றும் மலைப்பகுதிகளுக்கு 10 காசு என்றும் இருந்தது. அதற்குப் பிறகு 1, ஜனவரி 1966-இலிருந்து சமவெளிப்பகுதிக்கு 5 பைசாவாக இருந்ததை 6 பைசாவாகவும், மலைப்பகுதிக்கு 10 பைசாவாக இருந்ததை 12 பைசாவாகவும் கூட்டினார்கள். அவ்வாறு செய்து ஏதோ இழப்பு அதிகமாக ஆவதைத் தவிர்க்கலாம் என்று நடவடிக்கை எடுத்திருந்தார்கள். ஆனால் அவ்வாறு செய்த பிறகு பிரயாணிகள் அதிகமாக யாத்திரை செய்யவில்லை என்பதால் 1967-ம் ஆண்டு எப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதியிலிருந்து 6 பைசாவை 5 பைசாவாகவும், 12 பைசாவை 10 பைசாவாகவும் குறைக்கப்பட்டிருப்பதாகக் குறிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நடவடிக்கை முன்பிருந்த, 1964-ஆம் ஆண்டு எப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதியிருந்த நடவடிக்கைகளுக்குச் சென்றிருக்கின்றது. இன்று நஷ்டம் வளர்ந்துகொண்டேயிருக்கிறது என்று ஒருபுறத்திலே சொல்லுகிறோம். இதையும் நாம் கவனிக்கவேண்டும்.

அதிலும் குறிப்பாக நீண்டதூரத்திலே பிரயாணம் செய்கின்றவர்கள் பல வழிகளுக்கு, பல இடங்களுக்குப் போகின்றவர்களாக இருப்பார்கள். சாதாரணமாக தொழிலாளர்களும், அன்றாட கூலி வேலைக்குப் போகின்றவர்கள் எல்லாம் நீண்டதூரத்திற்குச் செல்லவேண்டிய நிர்பந்த சூழ்நிலையிலே இருக்கிற மக்கள். அதிலும் குறிப்பாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸிலே இவர்கள் செல்லுகிறார்கள் என்பதை நாம் எல்லோரும் உணர்ந்து இதை நல்ல முறையிலே பரிசீலித்துப் பார்க்க வேண்டுமென் பதையும் நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

இன்னும், இந்த மாதிரியான இழப்பு ஏற்படக்கூடாது. இலாபநஷ்டம் இல்லாத முறையிலே அந்த இலாகாவைப் பராமரித்தால் மிகவும் சிறப்பாக இருக்கும்.

அடுத்து, ஒரு விஷயத்தைப் பற்றிக் கூறவேண்டுமென்றே நினைக்கிறேன். பாஸன்ஜர்ஸ் அமெனிட்டீஸ் ஃபண்ட் என்று ஒரு ஃபண்ட் இருக்கிறது. அதிலே 1968-ஆம் ஆண்டு எப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி வரையிலே 2·85 இலட்சம் ரூபாய் இருப்பு எதிர்பார்ப்பதாகக் குறிக்கப்பட்டிருக்கிறது— இந்த ஆய்வுரையிலே. பாஸன்ஜர்ஸ் அமெனிட்டீஸ் அதிகமாகத் தேவை. அந்தந்த வழிகளிலே பிரயாணிகள் இளைப்பாறுவதற்கும், அவர்கள் பஸ்ஸிலே இருப்பதற்கும், பஸ் வந்து நிற்கிற இடத்திலே தங்குவதற்கும் உள்ள வசதிகளை அரசு உடனடியாகச் செய்யவேண்டும். கடந்த ஓராண்டு காலமாக இந்த நிதியிலிருந்து ஒரு காசுகூட செலவழித்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆதலால், இந்த நிதியிலிருந்து நல்லவிதத்தில் செலவழித்து முன்னேற்றம் காண வேண்டுமென்பதையும் நான் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஹவுஸிங் ஃபண்டிலே 9·27 இலட்சம் ரூபாய் இருப்பதாக இந்த அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. சென்னை மாநிலத்திலே இருக்கிற இந்த பஸ் தொழிலாளர்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண் டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் தங்குவதற்கு இடம் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆதலால், அவர்களுக்கும் உடனடியாக வீடு கட்டிக்கொடுக்க வேண்டும்.

அதே மாதிரி நாகர்கோவிலிலே நில ஆர்ஜிதம் செய்து பல ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. அந்த இடங்களெல்லாம் இப்பொழுது காலி மனைகளாக இருக்கின்றன. ஆகவே, அந்த இடங்களில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக என் ஊரிலே உள்ள குறை. எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாலன் அவர்கள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேயிருக்கிற மலையாளம் தெரிந்தவர்கள் வேலை தேடிக் கொள்வதிலே பல கஷ்டங்கள், சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்று சுட்டிக் காட்டினார்கள். இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்பொரு முறை அந்த

மாதிரியான கஷ்டங்கள் இருந்தால் அதை நிவர்த்திப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுப்பேன் என்று கூறினார்கள். அங்கு இருப்பவர்களுக்குத் தாய்மொழி தமிழாக இருந்தாலும் அங்கு இருந்த அரசியல் சூழ்நிலையின் காரணத்தினால் மலையாளம் படிக்கக்கூடிய ஒரு நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டுவிட்டது. ஆதலால் அவர்கள் தமிழிலே போதிய பயிற்சி பெறுவதற்கு வேண்டுமானால் வகுப்புகள் நடத்தியாவது அவர்களுக்கு உடனடியாக வேலை தேடித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என் பகுதியிலே கற்றறிந்தவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஏதோ கண்டக்டர் வேலை கிடைக்கும் என்று சென்னைக்கு ஓடி வருகிறார்கள். ஆதலால் அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். அதில் ஏதாவது கஷ்டங்கள் இருந்தால் அவற்றை நிவர்த்திப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கூறிக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த இலாகாவிலே பல கஷ்டங்கள் இருந்தாலும் அதை நல்ல முறையிலே உணர்ந்து அந்த இலாகாவை இன்னும் நல்ல முறையில் செயல்படுத்துகின்ற முறையிலே அதனுடைய டைரக்டர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கக்கூடிய வகையில் ஆனந்தவிகடனில் அவர் எழுதிய கட்டுரையை படித்து நான் மகிழ்ச்சியுடையவனாயிருக்கிறேன். மனிதாபிமானத்தைக் கடைப்பிடித்து அவர்களுக்கு ஏதாவது சலுகை கொடுக்கக்கூடுமா என்ற அளவிலே இந்தப் பிரச்சினையை அவர் அணுகியிருக்கிறார்கள். உடனடியாக 25-ஆம் தேதி அன்று வருகின்ற ஸ்டிரைக்கைத் தடுத்து அவர்களுடைய குறையை நிவர்த்திக்க வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதிலே அரசியல் புகக்கூடாது ; இது மக்களுடைய பிரச்சினை என்ற முறையிலே இதை நல்ல முறையிலே பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றை இங்கே என் நண்பர் அவர்கள் கூறினார்கள். போக்கு வரத்து லைசென்ஸ் வழங்கப்படுவதிலே கன்னியாகுமரி பகுதி வாலிபர்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் இருக்கிறது என்று கூறினார்கள். அதற்கும் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு நான் என்னுடைய கருத்துக்களை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் இந்த மாமன்றத்திலே வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக்கோரிக்கைகளின் மீது எதிர்க்கட்சி துணைத் தலைவர் அவர்களும் எல்லாக் கட்சிகளையும் சேர்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் தங்களுடைய அரிய கருத்துக்களையெல்லாம் எடுத்துக்கூறி இருக்கிறார்கள். கூடுமானவரையில் இந்த மானியம் தகராறுகளுக்கு ஏதுவான வாக்குவாதங்கள் எதுவும் இல்லாமல் ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்கள் உட்பட அனைவருமே பல வேண்டுகோள்களை விடுக்கின்ற வகையிலே இன்றைய தினம் இந்த விவாதம் நடைபெற்றதற்காக நான் என்னுடைய மகிழ்ச்சியையும், உறுப்பினர்களுக்கு நன்றியையும் கூறிக்கொள்ள பெரிதும் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்து வசதிகள், தேவைகள் மேலும் மேலும் நிறைவு செய்யப்படவேண்டும், விரைவு படுத்தப்படவேண்டும் என்பதில் யாருக்கும் எந்தவிதமான இருதன்மை கருத்துக்களும் இருக்கமுடியாது. அந்த வகையிலே இன்றைய தினம் பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இந்த போக்குவரத்துத் துறை பற்றிப் பேசிய நேரத்தில், நாம் உன்னிப்பாக கவனித்தால் அநேகமாக தேசியமயமாக்கப்பட்ட தமிழக அரசு போக்கு வரத்தைப் பற்றியேதான் பெரிதும் பேசி இருக்கிறார்கள். தேசியமய மாக்கப்பட்ட பேருந்துகளை இந்த அளவோடு நிறுத்திக்கொள்ளுங்கள் என்று கூறிய சுதந்திராக் கட்சியினுடைய தலைவர் உட்பட அனைவருமே நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்ட பேருந்துகளைப் பற்றி பேசியதிலிருந்து அவர்களுடைய நாட்டம் அவர்களையும் அறியாமல்தான் இதன் பால் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை உணரமுடிகிறது.

இதை நட்டம் இல்லாமல் செய்யுங்கள்; இருக்கிற இழப்புகளை மேலும் குறைப்பதற்கு நிலையை சீர்படுத்துங்கள் என்ற அளவில்—தேசியமயக் கொள்கைக்கு எதிராக இருக்கிறோம் என்று மாத்திரம் இடையிலே கூறிவிட்டு—இன்றையதினம் அரசு ஏற்றிருக்கிற தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை வெற்றி பெறுவதற்கு ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை சுதந்திராக்கட்சி உறுப்பினர்களும் இங்கே எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள்.

தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறை எவ்வளவு வேகமாக வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதற்கு நான் என்னுடைய ஆய்வு உரையிலே எடுத்துக்கூறி இருக்கிற புள்ளி விவரத்தை மறுபடியும் உங்களுக்கு ஞாபகப்படுத்துவது நலம் என்று கருதுகிறேன்.

1966-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ஆம் தேதிக்கும் 1967-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31-ஆம் தேதிக்கும் இடையில் எந்த அளவு வேகமாகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் பெருகியிருக்கின்றன என்றால் தனியார் பேருந்துகளைப் பொருத்த வரையில் 1966-ல் 5,395, 1967-ல் 5,681. அரசுப் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் புத்தகத்திலே தவறுதலாக 1,423 என்று அச்சடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது 1966-ல் 1,234-ம் 1967-ல் 1,638-ம். வாடகை லாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் 1966-ல் 10,623-ம் 1967-ல் 10,738-ம், தனியார் லாரிகளைப் பொறுத்த வரையிலே மாத்திரம் 3,134–3,095 என்கின்ற அளவிலும், ஒப்பந்த வண்டிகள் 5,788 என்பது 7,087 என்கின்ற அளவிலும் உயர்ந்திருக்கிறது. பிற மோட்டார் வண்டிகள் 742-லிருந்து 1,016-ஆக உயர்ந்தும் ஆக 1966-ல் 27,105 வண்டிகளும் 1967-ல் 29,255 வண்டிகளும் ஆக இன்றைய தினம் இந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கிற நிலைமையைக் காண்கிறோம். இதிலே அரசாங்கத்தினுடைய பஸ்களை நான் டிசம்பர் மாதம் 31-ஆம் தேதி வரையிலே குறிப்பிட்டேன். இன்றைய அளவிலே 1,728 என்கின்ற அளவுக்கு அரசாங்க பஸ்கள் உயர்ந்திருக்கிறது. இதன் மூலமாக நமக்குக் கிடைக்கக்கூடிய வருமானம் அதிகப்பட்டிருக்கிறது என்பதை சொல்லத் தேவையில்லை. இந்த உயர் வரி வருமானம், நாம் சென்ற ஆண்டு ரூ. 35, ரூ. 40, ரூ. 45 என்ற மூன்று கட்டங்களிலிருந்த வரிகளை இரண்டு கட்டங்களுக்கு 200 மைல் வரையிலும் ரூ. 50 என்றும் 200-க்கு மேற்பட்ட மைல்களுக்கு ரூ. 55 என்றும் ஆக்கியதால் மாத்திரம் அல்ல; வண்டிகள் போக்குவரத்துத் துறையிலே அதிகமாக ஆகியிருப்பதும் ஒரு காரணம். 1966–67-ல் நமக்கு இந்த வரிகள் மூலம் கிடைத்த மொத்தத் தொகை 14·96 கோடி ரூபாய்; 1967–68-ல் 16·31 கோடி ரூபாய். ஏறத்தாழ இரண்டு கோடியை நெருங்குகிற அளவுக்கு வரி அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்திலே இந்த வரிகள் கொடுப்பதற்கு அதிகக் கஷ்டம் இல்லாத நிலைமையை தனியார் துறையினரும் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் மறுப்பதற்கில்லை. (மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் தலைமை)

தனியார் துறையினர் இந்த வரியினால் மெத்தவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று சுதந்திராக்கட்சியைச் சார்ந்த உறுப்பினர்கள் இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆனால், அவர்கள் உள்ளபடியே இந்த வரியினால் பாதிக்கப்பட்டிருப்பார்களேயானால், இந்த வரி அதிகமானது என்று கருதியிருப்பார்களேயானால், அதனால் தாங்கள் நொடித்துபோய்விடக்கூடும் என்று கருதியிருப்பார்களேயானால், வழித்தடங்களுக்கு விண்ணப்பங்கள் அதிகமாக வராது. ஆனால் ஒவ்வொரு முறையும் ஒருவழித்தடம் துவங்கப்படுகிற நேரத்தில் அதற்காக வருகிற விண்ணப்பங்களைப் பார்த்தால், அது நூற்றுக்கணக்கில் இருக்கிறது. ‘அந்த வழித்தடம் எனக்கு வேண்டும், எனக்கு வேண்டும்’ என்று கேட்கிற விண்ணப்பங்கள் ஏராளமாக வருகின்றன. ஆகவே, இந்த வரி அதிகமாகிவிட்ட காரணத்தினால் யாரும் பாதிக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. ‘இந்த வரியையும் கொடுத்து, என், இனிமேல் கேட்டாலும் கொடுத்து நாங்கள் இப்படிப்பட்ட ரூட்களைப் பெறுவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்’ என்கின்ற அளவில் இன்றையதினம் வழித் தடங்களுக்கான விண்ணப்பங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன.

இந்த ரூட்கள் வழங்கப்படுவது பற்றி இங்கு பேசப்பட்டது. புதிய ரூட்களை பழைய பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு யாருக்கும் கொடுக்கக் கூடாது, புதியவர்களுக்குத் தான் தரவேண்டும் என்றும், 5 பஸ்கள் என்று உச்ச வரம்பு கட்டி வழித்தடங்கள் தரவேண்டுமென்றும், அதற்கு மேல் யாருக்கும் வழித்தடங்கள் தரக்கூடாது என்றும், இப் பேர்ப்பட்ட கருத்துக்களெல்லாம் இங்கே பேசப்பட்டன. இப்பொழுது வழித்தடங்கள், புதிய வழித்தடங்கள் வழங்குவது இன்றுள்ள சூழ் நிலையில் 15 மைல், அதாவது 24 கிலோ மீட்டர் என்ற அளவுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டு, புதிய வழித்தடங்கள் புதியவர்களுக்குத் தான் தரு கிறோம். பழைய பஸ் முதலாளிகள் யார் வந்தாலும் அவர்களை ஒதுக்கிவிட்டு, புதியவர்கள் தான் இந்த வழித்தடங்களைப் பெறலாம் என்ற அளவுக்கு இன்றைய சூழ்நிலை இருக்கிறது. 15 மைல் புதிய வழித்தடங்கள் என்று இருப்பதை, 25, 30 மைல் ஆக்கலாமா, ஆந்தி ராவிலும், கேரளத்திலும் உள்ளதுபோல 25 மைல், 30 மைல் என்று ஆக்கலாமா என்ற யோசனையும் இப்பொழுது இருக்கிறது.

அதேபோல, நடுத்தர வழித்தடங்கள் ஒன்று முதல் நான்கு வரை யில் பஸ்களை வைத்திருப்பவர்களுக்கு மாத்திரம் ஐந்தாவது பஸ் வழித் தடம் தரப்படும். ஒன்று முதல் நான்கு பஸ் வைத்திருப்பவர் கள் யாரும் அந்த பஸ் ரூட்டைப் பெறுவதற்கு எந்தவிதமான தகுதி யும் பெறாதிருக்கும் பட்சத்தில், அப்பொழுது தான் ஐந்துக்கு மேற் பட்ட பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு இன்றைய தினம் ஆர்.டி.ஏ., மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் அந்த வழித் தடங்களை வழங்கிவிடுகிறார். 5 ரூட்களுக்கு மேல் தரக்கூடாது என்ற கொள்கையை ஓரளவுக்கு சாத்தியக்கூறாக ஆக்குகின்ற வகையில் இன்றையதினம் ரூல்ஸ் பரி சீலனையில் இருந்து வருகின்றன. அதைத் தான் மாண்புமிகு உறுப் பினர் திரு காசிராமன் அவர்கள் தொடக்கப் பேச்சில் எடுத்துக் கூறி ஞர்கள். அந்த விதிமுறைகள் வந்துவிட்ட பிறகு, ஐந்துக்கு மேல் பஸ்களை யாரும் வைத்திருக்கக்கூடாது, பஸ்கள், வழித்தடங்களைப் புதிய தாகப் பெறக்கூடாது என்ற அளவில் அந்த ரூல்ஸ் அமுல்படுத்தப் படுமானுல், அது ஓரளவுக்கு சாத்தியக்கூறாகலாம். ஆனல் ஐந்து பஸ்கள் தான் வைத்திருக்கவேண்டும், ஐந்து பஸ்கள் வைத்திருப்பவர் களுக்கு மேலும் பஸ் ரூட் கொடுக்கக் கூடாது என்பது நாம் இங்கே விதிமுறைகளில் செய்வது அல்ல, சட்டத்தைத் திருத்தி, அதற்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதலையும் பெறவேண்டியவர்களாகிறோம் என்பதை இங்கே கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்தில் பொதுவாக விபத்துக்கள் மலிந்துவிட்ட தாகவும், ஆயிரக்கணக்கில் கடந்த சிலபல ஆண்டுகளில் உயிர் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதனையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் மிகவும் உருக்கத்தோடு எடுத்துத் தெரிவித்தார்கள். இந்த விபத்துக்களை தவிர்ப் பதில், நாம் சட்டம், அதிகாரம், விபத்து ஏற்பட்ட பிறகு வழங்கப் படுகிற தண்டனை, அதன் பேரில் வலவர்கள் அல்லது நடத்துனர்கள் இவர்கள் மீது எடுக்கிற நடவடிக்கைகள் இவைகள் மாத்திரம் அல்லா மல், மனிதாபிமான உணர்ச்சியின் அடிப்படையிலும், பொறுப்புணர்ச் சியின் அடிப்படையிலும், கடமை உணர்ச்சியின் அடிப்படையிலும் அவர்கள் இயங்குவார்களேயானுல், இந்த விபத்துக்களைத் தடுப்பதில் அவர்கள் அரசாங்கத்தோடு மாத்திரம் அல்ல, பொதுவாக போக்கு வரத்துத் துறையில் ஈடுபட்டிருக்கிற தனிப்பட்ட அதிபர்களாக இருந் தாலும், அவர்களோடும், பொதுமக்களோடும் ஒத்துழைத்தவர்களா வார்கள்.

இன்றைக்கு விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கு மாநில ரீதியிலே அமைக் கப்பட்ட ஆலோசனைக் குழுவுக்கு மூன்று யோசனைகள் வைக்கப்பட்டிருக் கின்றன. இந்த ஆலோசனைக் குழு அடுத்த திங்களில் கூட இருக்கிறது. அதில் போக்குவரத்து வண்டிகளில் மீட்டர், விசைமானிகள், எவ்வளவு வேகத்தில் இந்தப் போக்குவரத்து சென்றிருக்கிறது என்பதைக் காட்டு

கின்ற அந்தக் கருவிகளை அமைப்பது பற்றி ஒரு ஆணையிடலாமா என்று இந்த அரசு கருதிக்கொண்டிருக்கிறது. அதுவும் இந்த ஆலோசனைக் குழுவில் யோசிக்கப்பட இருக்கிறது. ஒரு லாரி 200 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்தால், அதிலே இரண்டு வலவர்கள் (குறுக்கீடு) பழகிவிடும், சொல்லச் சொல்ல—இரண்டு வலவர்கள் டிரைவர்கள் இருக்கவேண்டும் என்ற யோசனையும், நடைபெற இருக்கிற இந்த மாநில ஆலோசனைக் குழுவில் ஆய்வு செய்யப்பட்டு, அதனை ஆணை யாகப் பிறப்பிக்கலாமா என்று அரசு பரிசீலித்துக் கொண்டிருக் கிறது.

அதைப் போலவே இரவு நேரங்களில் ஓடுகிற சரக்கு பேருந்து களுக்கு மஞ்சள் வண்ணம் தீட்டலாமா, அப்படி மஞ்சள் வண்ணம் தீட்டுகின்ற காரணத்தினால் இப்பொழுது பச்சை நிறம் நீல நிறம் இருளோடு கலந்துவிடுகிற காரணத்தினால் விபத்துக்கள் அதிகமாவதற்கு அதுவும் ஒரு காரணமாக இருக்கிறது, அதுவே காரணம் அல்ல என்றாலும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கலாமா என்று, அந்த அளவில் மஞ்சள் வண்ணம் அவர்கள் பூசவேண்டும் லாரிகளில் என்ற யோசனை யும் ஆலோசனைக்கு வைக்கப்பட இருக்கிறது. இவைகளைப்பற்றியெல்லாம் அடுத்த எப்ரல் திங்களில் ஒரு முடிவு செய்யப்பட்டு, விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்குக் கூடுமானவரையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்தில், டாக்ஸிகளைப் பற்றியும், ஒப்பந்த வண்டிகளைப் பற்றியும் நான் இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கருத்துக்களை, இந்த அரசு இப்பொழுது யோசித்துவைத்திருக்கிற கருத்துக்களை, அமுலாக்க இருக்கிற திட்டங்களை இங்கே கூறுவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். சென்னையிலே மாத்திரம் அல்லாமல், திருச்சி, மதுரை, கோவை ஆகிய நகரங்களில் மீட்டர்கள் டாக்ஸிகளில் பொருத்தப்படவேண்டும் என்ற ஒரு ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டு, ஆங்காங்கு இருக்கிற டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களும், தொழிலாளர்களும் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க இரண்டு முறை தவணை கொடுக்கப்பட்டு, 30–4–1968 இறுதித் தவணை யாக வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. 30–4–1968-க்குள்ளாக திருச்சி, மதுரை, கோவை ஆகிய நகரங்களில் இருக்கிற டாக்ஸிகளில் மீட்டர்கள் பொருத்தப் பட்டுவிடவேண்டும். திருச்சியிலிருந்தோ, கோவையிலிருந்தோ, மதுரையி லிருந்தோ வெளியூர் செல்கிற வண்டிகளுக்கு மீட்டர்கள் தேவை யில்லை, மீட்டர் கணக்கு தேவையில்லை, நகரத்திற்குள்ளே மாத்திரம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்ற அளவுக்கு இந்த மீட்டர்கள் இருந்தால் பொது மக்களுக்கு மெத்தவும் பயனுள்ளதாகவும், அவர்களுக்கு சிக்கனமாகவும், முறையாகவும் இருக்கும் என்ற காரணத்தினால் இதனை அரசு அமுலாக்க விழைந்து 30–4–1968 என்ற அளவுக்கு கால கெடுவை நிர்ணயித்திருக்கிறது.

அதுபோலவே, சென்னையிலே டாக்ஸிகளில் எவ்வளவு பேர்கள் ஏறலாம் என்பதைப்பற்றி யோசிக்கப்பட்டு வந்தது. ஸ்டாண்டர்டு வண்டி களில் இப்பொழுது இருப்பதுபோலவே மூன்று பயணிகள், டிரைவர் ஒருவர், அதாவது 3 ப்ளஸ் 1 என்ற அளவில் ஏறலாம். ஃபியட் வண்டிகளில் இப்பொழுது 3 ப்ளஸ் 1 அதாவது 4 பயணிகள் டிரை வரைத் தவிர என்று இருக்கிறது. இனிமேல் அது 4 ப்ளஸ் 1 என்று ஆகின்ற அளவுக்கு ஃபியட் வண்டிகளில் உயர்த்தப்படும். அம்பாசிடர் வண்டிகளில் 4 ப்ளஸ் 1 என்ற அளவில் இப்பொழுது இருக்கிறது. மான்யுபாக்சரிங் கம்பெனிக்கு எழுதிக்கேட்ட நேரத்தில் அவர்கள் மான்யு பாக்சரிங்கில் 4 ப்ளஸ் 1 என்று தான் இருக்கிறது என்று அறிவித்து விட்ட காரணத்தினால், அம்பாசிடர் வண்டிகளில் எந்த மாற்றமும் இல்லை. இப்பொழுது இருப்பது போல் 4 ப்ளஸ் 1 என்ற அளவிலே தான் இருக்கும்.

வெளியூர்களில் உள்ளவர்கள் சென்னையிலே இருப்பதுபோலவே எங்களுக்கு நிலைமைகள் வேண்டாம் என்று கேட்கிறார்கள். சென்னை யில் உள்ள டாக்ஸி சொந்தக்காரர்கள் ஃபியட் வண்டிகளில் நான்கு

பேர் கூட ஏற்றக்கூடாது என்று மறுத்துக்கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், வெளியூரில் இருப்பவர்கள் அதிகம்பேர்கள் ஏற்றுவதற்கு அனுமதி கொடுங்கள் என்று கேட்கிறார்கள். ஆகவே, ஸ்டாண்டர்டு வண்டிகளில் வெளியூர்களில் 4 ப்ளஸ் 1 என்று இருக்கலாம் என்றும், பியட் வண்டியில் சென்னையில் இருப்பது போலவே 4 ப்ளஸ் 1 என்று இருக்கலாம் என்றும், அம்பாசிடர் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சென்னையில் இருப்பதுபோல் அல்லாமல், வெளியூர்களில் 5 ப்ளஸ 1 என்று வைக்கலாம் என்றும் இருக்கிறோம். இம்மாதிரி அரசு தீர்மானித்து அது அநேகமாக 1–4–1968 முதல் அமலுக்கு வரக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறது என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1966 டிசம்பரில் நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டதைப்போல, நம்முடைய தமிழக அரசில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள், வண்டிகள் 1,234-லிருந்து இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் 1,728-ஆக உயர்ந்த தன் மூலம், 494 பேருந்துகளை நாம் இந்த ஓராண்டு காலத்தில் அதிகமாக ஆக்கியிருக்கிறோம். அதிலே தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைப் படி, 236 வண்டிகள், 155 வழித்தடங்களில், புதிதாக விடப் பட்டிருக்கின்றன. பிற்பகல் 2–30 30—3—69-க்குள்ளாக இன்னும் 146 வண்டிகள் சேர்ந்து, தேசியமயக் கொள்கைப்படி 382 வண்டிகள் தமிழக அரசின் சார்பில் ஓடும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சுதந்தராக் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள், 'இதோடு நிறுத்திக் கொள்ளுங்கள்' என்று கேட்டுக் கொண்டார்கள். நிறுத்துவதாக இல்லை என்று சொல்லி, 1969-க்குள்ளாக 382 வண்டிகள் ஓடும் என்பதைக் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்னும் அதிகமாகக் கூட ஓட்டப்படும். ஆனால், ரிட் மனுக்கள் பல இடையே குறுக்கிட்ட காரணத்தால், அதிகமான முன்னேற்றம் சற்று தடைப்படுத்தப்பட்டது என்பதை மாமன்ற உறுப்பினர்கள் உணருவார்கள். இப்பொழுது ரிட் மனுக்கள் நீதி மன்றத்திலே சென்றதன் காரணமாக, இன்றையதினம், வழித் தடங்களை நிர்ணயிப்பவர்கள் என்று அறிவிக்கப்பட்டவர்கள் யாராக இருக்க வேண்டும் என்ற கருத்து அறிவித்த பிறகு, அதன் விளைவாக, அந்தத் தீர்ப்பிற்கு ஏற்ற வகையில், அவ்வாறு மாற்றத்தைச் செய்து வழித்தடங்களை தேசியமயமாக்குவதற்குக் காலந் தாழ்ந்து விட்டது என்பதைத் தெரிவிக்கிறேன். மற்ற வழித்தடங்கள் தனியார் பஸ் அதிபர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். அப்பொழுதே சொன்னேன் 100-க்கு 90 இடங்களில் அநேகமாக மாற்றுத் தடங்கள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் தேசீயக் கொள்கையை ஒரு பக்கத்தில் வைத்துக்கொண்டு, மறு பக்கத்தில் முதலாளிகளை வளர்க்கிறோமோ என்ற எண்ணம் ஏற்படலாம். 75 மைல் அளவிற்கு தேசீயமயமாக்கும் சூழ்நிலையை உருவாக்கிய பிறகு, அப்படிப்பட்ட பஸ் வழித் தடங்களை ஏற்றுக் கொண்டபிறகு கொள்கையின் அடுத்த கட்டமாக எத்தனை மைல் என்பதை தமிழக அரசு அறிவிக்க வேண்டும். அந்த அடிப்படையில், அது 60 மைலாக இருக்கலாம், அல்லது 50 மைலாக இருக்கலாம். அது அப்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட வேண்டிய ஒன்று என்பதை இங்கே தெரிவிக்கிறேன்.

1966–67-ம் ஆண்டு அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருப்பது போல ஏறத்தாழ 60 லட்ச ரூபாய் அளவில் பெருத்த நஷ்டம் வந்த நிலையிலும், இந்த அரசு அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. ரூ. 61 லட்சம் இழப்பு என்பதை, 1967–68-ல் 37 லட்சமாகக் குறைத்திருக்கிறோம். நம்முடைய எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள் 60 லட்ச ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணங்களைச் சொன்னார்கள். காரணங்கள் சரியா அல்லவா என்பதல்ல கேள்வி.

திரு. பாலன் நாகர்கோயிலில் நடைபெற்ற ஊர்வலத்தில், திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில் '60 லட்சம் நஷ்டம், 60 லட்சம் நஷ்டம். என்று முழங்குவானேன் என்பதைத்தான் கேட்டார்கள். புதிய அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு, [illegible] [illegible]

61 லட்ச ரூபாய் என்பதை ரூ. 37·35 லட்சமாகக் குறைக்கின்ற அளவிற்கு நாம் மெத்த சிரமப்பட்டிருக்கிறோம். 1968–69-ல் இந்த இழப்பம் தவிர்க்கப்பட்டு, சில லட்சங்கள் லாபம் வரலாம் என்றும் எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. எதிர்பார்க்கப் படுவதுதான். லாபத்தை நோக்கிப் போகிறோம். அது இந்தத் தமிழக அரசு போக்குவரத்தில் தொழிலாளி கள், நிர்வாகிகள், மற்றவர்கள் அனைத்தும் ஒப்புக்கொண்டிருக்கிற ஒன்று நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்கிற ஒரே காரணத்திற்காக தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை தவறானது என்று சொல்வதற்கில்லை. வேறு மாநிலங் களில் லாபம் வருகிறதே, இங்கே ஏன லாபம் வரவில்லை, எங்கே போயிற்று என்று இங்கே மன்றத்திலே கேட்கிறார்கள், வெளியிலே கேட்கிறார்கள். கோரிக்கை வைக்கின்ற தொழிலாளிகள் கூட கடுவேக மாகக் கேட்கிறார்கள். ஆனால், வேறு மாநிலங்களில் நகர பஸ்கள் குறைவு; வெளியிலே ஓடும் பஸ்கள் அதிகம். நான் இங்கே அந்தக் கணக்கைக் கூறுவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். சென்னையிலே ஓடும் பஸ்கள் 1,026. நான் முதலிலே குறிப்பிட்ட 1,234 பஸ்களிலே, சென்னை நகரத்திலே ஓடும் பஸ்கள். மாத்திரம் 1,026, அதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் ரூ. 6,000. மொத்த நஷ்டம் 61 லட்ச ரூபாய். மைசூர் மாநிலத்தை எடுத்துக் கொண்டால், பங்களூர் நகரத்தில் மாத்திரம் ஓடுகிற பஸ் 366. அதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் ரூ. 7,500. மொத்தம் பங்களூர் நகரத்தில் நஷ்டம் ரூ. 27 லட்சம். கேரளத்தில், திருவனந்த புரத்தில ஓடுகின்ற பஸ்கள் நகரத்தில் மாத்திரம் ஓடுகின்றவை 146; அங்கே ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு ஏற்படும் நஷ்டம் ரூ. 21,000. மொத்தமாக நகரத்தில் ஏற்படுகின்ற நஷ்டம் ரூ. 30 லட்சம். ஆந்திர மாநிலத்தில், ஹைதராபாத் நகரத்தில் ஓடுகின்ற பஸ்கள் 312; அதிலே ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஏற்படும் நஷ்டம் ரூ. 10,000 மொத்த நஷ்டம், ஹைதராபாத் நகரத்தில் மாத்திரம் ரூ 31 லட்சம் பம் பாயை எடுத்துக்கொண்டால், B.E.S.T. இருக்கிறது. அதிலே பம்பாய் நகரத் திலே ஓடும பஸ்கள் 1,043; அதிலே ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் ரூ. 9,000; மொத்த நஷ்டம் 125 லட்சம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு. டெல்லி நகரத்திலே ஓடுகிற பஸ்கள் 1,024; அதிலே ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு நஷ்டம் ரூ. 9,900; மொத்தம் ஒரு ஆண்டுக்கு ரூ. 100 லட்சம் இழப்பு. கல்கத்தாவில் ஓடுகிற பஸ்கள் 1,104, ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு ஆண்டுக்கு ஏற்படுகின்ற நஷ்டம் ரூ. 12,000. மொத்தம் ஒரு ஆண்டுக்கு இழப்பு ரூ. 131 லட்சம். ஆனாலும், இவ்வளவு இழப்புக்கு இடையில், மைசூர், கேரளா, ஆந்திரா போன்ற இந்த இடங்களில் கடைசியாக மொத்தக் கணக்கு வரும்போது சற்று லாபம் காட்டப்படுகிறது. அது சில லட்சங்கள், 30, 40, 20 லட்சம் லாபம் என்று காட்டப்படுகிறது. இப்படி லாபத்திற்குக் காரணம், அங்கெல்லாம் நகர பஸ்கள் குறைவு, வெளியூரிலே ஓடும் பஸ்கள் அதிகம். இங்கே நேர் மாறான நிலை. வெளியூர் பஸ்கள் குறைவு, நகர பஸ்கள் அதிகம். ஆகவே தான் புதிய பொறுப்பேற்ற பிறகு நகர பஸ்களைக் குறைப்பதற்கில்லை இந்த இழப்பை ஈடுகட்டும் அளவிற்கு வெளியூர் பஸ்களை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்று முனைந்து எடுத்த முயற்சியின் பயனாக அதிகமாக்கிக்கொண்டு வருகிறது.

அது மாத்திரமல்ல பஸ்கள் உழைக்கும் காலம் 1966-ல் இருந்தது வேறு; புதிய அரசு வந்த பிறகு அதை மாற்றியமைத்திருக்கிறது. 1966-ல் ஒரு லே-லண்ட் பஸ் உழைக்கும் காலம் 5 வருஷம் என்று இருந்தது. ஒன்றரை லட்சம் மைல்கள் ஓடிவிட்டால், அதைத் தூக்கி ஏலத்தில் போடுவது என்பதுதான் நிலை. அது இப்பொழுது 5 வருஷத் திலிருந்து, 6 வருஷம் என்றும். 2½ லட்சம் மைல் ஓடிய பிறகு தான் ஏலத்திற்கு விடவேண்டும் என்றும் நிலைமைகளை உருவாக்கியிருக் கிறோம். அதே போல, பென்ஸ் வண்டிகளை எடுத்துக் கொண்டால் உழைக்கும் காலம் 5 வருஷம், ஒன்றரை லட்சம் மைல் ஓடவேண்டும் என்றிருந்ததை, 6 வருஷம், இரண்டேகால் லட்சம் மைல்கள் என்றும் மாற்றியிருக்கிறோம். இந்த வகையில் அவற்றை மாற்றி அமைத்திருக் கிறோம்.

1968 மார்ச் 16] [திரு. மு. கருணாநிதி]

ஃபார்கோ வண்டிகளைப்பற்றி நம்முடைய எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் குறிப்பிட்டார்கள். அந்த வண்டிகள் இந்த அரசால் வாங்கப்பட்டவை அல்ல. 1963–64-ல் 120 வண்டிகளும், 1964–65-ல் 60 வண்டிகளும் ஆக மொத்தம் 180 வண்டிகள் வாங்கப்பட்டன. இப்பொழுது ஃபார்கோ வண்டி என்றாலே, டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் ஏதோ அதைக்கண்டு ஒரு பீதியடைகிறார்கள். ஃபார்கோ, பெட்ஃபோர்ட் வண்டிகளெல்லாம் இன்றையதினம் விலை குறைவாக இருக்கின்றன என்றாலும், லேலண்ட், பென்ஸ் போன்ற வண்டிகள் கிட்டத்தட்ட 6,000, 10,000 ரூபாய் அதிகமாக இருந்தாலும், நீடித்து உழைப்பவைகளாக, வலிவு உள்ளவைகளாக இருக்கும். இந்த இரண்டு வண்டிகளை மாத்திரம் இப்பொழுது வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவிக்கிறேன்.

கட்டணம்பற்றிப் பேசப்பட்டது. கட்டணத்தை ஆறு காசிலிருந்து ஐந்து காசாகக் குறைத்தபோது, 1964-ல் என்ன நிலை என்பதைத் திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். பின்னால் 1966-ல் உயர்வைப்பற்றியும் குறிப்பிட்டார்கள். நாங்கள் வந்த பிறகு மேலும் உயர்த்தவில்லை. அப்பொழுது 6 காசு என்றிருந்ததை 5 காசு என்று குறைத்த காரணத்தால், வருவாயும் அதிகமாயிற்று, பொது மக்களுக்கு நல்ல பயனும் ஏற்பட்டது. அதே நேரத்திலே இன்னொரு பிரச்சினையைப்பற்றியும் உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். கிலோவிற்கு 2 காசு என்பதை 2½ காசு என்று மாற்றுகிறார்கள். அது ஏழை மக்களுக்கு கஷ்டத்தைத் தராதா என்றார்கள் ஆம், 2 காசை 2½ காசாக ஆக்குகிறோம், ஆனால் குறிப்பிட்ட ஒன்று இரண்டு மாவட்டங்களில்தான். அதே நேரத்திலே சர்க்கார் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில், 75 மைல் ஓடும் பஸ்களுக்கு, அல்லது வேறு மாவட்டங்களில் ஓடும் பஸ்களுக்கு 3 பைசாவிலிருந்து ½ பைசா குறைகிறது, அதையும் 2½ பைசாவாக ஆக்குகிறோம். இப்படிக் குறைவதைப்பற்றி யாரும் சொல்லாமல், 2½ பைசாவாக ஆக்குவதைப்பற்றி மட்டும் குறிப்பிடுகிறார்கள். இங்கே 3 பைசா என்பது 2½ பைசா என்று ஆகிறது. இனிமேல் சர்க்கார் ஆண்டுக்காண்டு எடுக்கின்ற, தேசீயமயமாக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளிலும், ஏற்கனவே 3 பைசா என்று இருந்தாலும் அதையும் 2½ பைசாவாக ஆக்கும் அளவிற்கு குறைக்கப்படுகிறது என்கின்ற மகிழ்ச்சி தரும் செய்தியையும் மற்ற செய்திகளோடு கலந்து கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சில இடங்களில் தனியார்த் துறைப் பேருந்துகளுக்கும் நம்முடைய அரசுப் பேருந்துகளுக்கும் இருக்கின்ற வேறுபாடுகளைப்பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள் அந்த வேறுபாடுகளெல்லாம் விரைவிலே கவனிக்கப்பட்டு சம நிலைப்படுத்தப்படும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

நிர்வாகத்திலே இருக்கின்ற சில குறைபாடுகளைக் கவனிப்பதற்காக இரண்டு மூன்று குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. அதிலே மிக முக்கியமாக, ஏலம் போடுகின்ற குழு இருக்கிறது. அதுபற்றி சென்ற சட்ட மன்றக் கூட்டத்திலே கூட, கேள்விக் கணைகளெல்லாம் பொழியப்பட்டன. ஆனால், இந்த அரசு பொறுப்பேற்பதற்கு முன்னாலேயே, ஏலம் போடுவதற்காக ஒரு தனிப்பட்ட கம்பெனியாரிடத்திலே பழைய அரசினர் ஒப்பந்தம் பேசி, அவர்கள் அந்த ஏலத்தை நடத்திக் கொண்டிருந்தார்கள். அந்த ஏலத்தில் பஸ்களை எடுத்தவர்கள் குறைபாடாக நடந்துகொண்டார்கள், அல்லது நிர்வாகம் குறைபாடாக நடந்து கொண்டது என்று ஜாடை தெரியும் விதத்தில் பல உறுப்பினர்கள் அப்போதும் பேசினார்கள். ஆகவே, அதையெல்லாம் மனத்திலே வைத்துக் கொண்டு அப்போதே நான் அளித்த வாக்குறுதிக்கேற்ப, 'ஏலக் கண்காணிப்புக் குழு' என்கிற குழுவில், அதிகாரிகளும், அதே நேரத்தில் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களும் நம்முடைய நண்பர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் கூட இடம் பெற்றிருக்கிறார், அவரும், இந்த மன்றத்தைப்

பொறுத்தவரையில் திரு. அழகமுத்து அவர்களும், மேலவையைப் பொறுத்தவரையில் திரு. தாமோதரன் அவர்களும் இடம் பெற்றிருக்கின்றார்கள். இந்த ஏலக் கண்காணிப்புக் குழுவில் அதிகாரிகளும் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்ற அளவில் ஒரு குழு நியமிக்கப்பட்டு, அவர்கள் அந்த ஏலத்தில் விடப்படுகின்ற பஸ்களுக்கு விலையை நிர்ணயிப்பதிலிருந்து, எந்த அளவுக்கு ஏலம் விடப்படலாம் என்று அஸெஸ்மெண்ட் நிர்ணயிப்பதிலிருந்து ஏலம் வருகிற நேரத்தில் கூட இருந்து கண்காணிக்கும் வரையிலும் பொறுப்பேற்றுக் கொள்கின்ற, கண்காணிக்கின்ற குழுவாக அவர்கள் இயங்குவார்கள்.

'வல்லுநர் குழு' என்ற பெயரால் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டு, அந்த யோசனை இன்னும் இரண்டு மூன்று நாட்களில் அமலாக்கப்பட இருக்கிறது. அந்த வல்லுநர் குழு ஆங்காங்கு இருக்கின்ற பணிமனைகளையும் ஆங்காங்கு இருக்கின்ற ஸ்டோர்கள். இவைகளிலே சென்று இருக்கின்ற நிலைமைகளை ஆராய்ந்து, நிர்வாகத்தில் இன்னும் எந்த எந்த நிலைமைகளைச் சீர்படுத்தலாம் என்பவைகளையெல்லாம் எடுத்துக் கூறும் அளவில் 'வல்லுநர் குழு' பணியாற்றும். அதற்கான அறிவிப்பும் வெகு விரைவில் வரும்.

நகரப் பேருந்துகளை நடத்துவதற்கு ஒரு அறிவுரைக் குழு (அட்வைசரி கமிட்டி) இருக்கிறது. இப்பொழுது நம்முடைய தேசியமயக் கொள்கை விஸ்தரிக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால இந்த 'நகரப் பேருந்து அறிவுரைக் குழு' என்பதை பொதுவாக 'தமிழக அரசு பேருந்து அறிவுரைக் குழு' என்ற அளவுக்கு நீட்டி, அந்தக் குழுவிலே சில உறுப்பினர்களை மேலும் இணைத்து, அதை விரிவாக்கலாம் என்கிற அளவுக்கும் ஒரு யோசனை இருக்கிறது. அதுவும் விரைவில் அமலாக்கப்படும்.

அதற்கிடையே, 'உயர்மட்டக் குழு' என்று, தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினையைக் கவனிப்பதற்காக, அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று எடுத்துக் கூறினார்கள் நான் தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினைக்கு வருவதற்கு முன்பு, தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் என்னென்ன வகையிலே அவர்களுடைய பிரச்சினைகளை அணுகி அவர்களுக்குச் சாதகமான காரியங்களைச் செய்திருக்கிறது என்பதை மாத்திரம் இங்கே எடுத்துக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(1) 1967-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் பஞ்சப்படி (டியர்னஸ் அலவன்ஸ்) உயர்த்தியதன் காரணமாக அதிகப்படி செலவு மாத்திரம் இந்தத் துறைக்கு 19 லட்சம் ரூபாய்.

(2) நகர ஈட்டுப் படி ஒரு வருட மொத்தச் செலவு 9 லட்ச ரூபாய். இது புதிதாக வழங்கப்பட்டது.

(3) டெப்போக்களில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க போனஸ் சம்பள அடிப்படையில் 10 சத வீதம் இருந்தது. அதை 15 சத வீதம் என்ற அளவுக்கு உயர்த்தியதன் காரணமாக அதிகச் செலவு 1·49 லட்ச ரூபாய்.

(4) பாடி பில்டிங் ஒர்க்ஷாப்பில்—குரோம்பேட்டையிலும், கன்னியாகுமரியில் உள்ள இராணித் தோட்டத்திலும்—இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்க போனஸ், சம்பள அடிப்படையில் 20 சத வீதம் என்று இருந்ததை 40 சத வீதம் எனகிற அளவுக்கு இந்த அரசு உயர்த்தியிருக்கிறது. அதன்மூலம் அதிகச் செலவு 1·9 லட்ச ரூபாய்.

(5) குரோம்பேட்டை பாடி பில்டிங் ஒர்க்ஷாப்பில் உள்ளவர்களுக்கு அடெண்டன்ஸ் போனஸ் என்று புதுத் திட்டமாக, முழுச் செலவையும் ஏற்றுக் கொள்ளும் அளவுக்கு ஒரு திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு அதன் மூலம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற செலவு 1·15 லட்ச ரூபாய்.

(6) பயிற்சிபெறும் தொழிலாளர்களுக்கு 1967-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் பயிற்சித் தொகை அதிகரிப்பு தலைக்கு மாதம் பத்து ரூபாய் அதிகரிக்கப்படுகிறது. இதிலே ஏற்படும் அதிகச் செலவு 18 ஆயிரம் ரூபாய்.

(7) தையற் கூலி பத்து ரூபாய் என்பதைப் பன்னிரண்டு ரூபாய் என்று அதிகமாக்கியிருக்கிறோம். இதிலே அதிகச் செலவு 27,000 ரூபாய்.

(8) தொழிலாளர் பிள்ளைகளைப் பயிற்சிக்கால கிளீனர்களாக எடுத்துக் கொள்வதில் தினக் கூலி 50 பைசாவாக இருந்ததை ஒரு ரூபாயாக ஆக்கி இருக்கிறோம். இதன் மூலம் அதிகச் செலவு 6,000 ரூபாய்.

(9) ஊட்டி, கொடைக்கானல் பகுதிகளில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு குளிர்காலப் படி உயர்வு தரும்படி புதிய அரசு உத்தர விட்டிருக்கிறது.

(10) நாள் படி ரூ. 1·25 என்பதை ரூ. 1·35 ஆகவும், ரூ. 1·75 என்பதை ரூ. 1·85 ஆகவும், ரூ. 2·25 என்பதை ரூ. 2·35 ஆகவும் மாற்றப்பட்டுள்ளது. அதற்கு அதிகச் செலவு 2·3 லட்ச ரூபாய்.

(11) டெக்னிகல் ஒர்க்கர்ஸ்ஸுக்கு இரவுப் படி உயர்வு பத்து பைசா அளிக்கப்படுகிறது. அதற்கு அதிகச் செலவு 40,000 ரூபாய்.

(12) பதவி உயர்வு இருந்தும் ஊதிய உயர்வு அளிக்கப்படாமல் பல தொழிலாளர்கள் இருந்தார்கள். அவர்களுக்கு ஊதிய உயர்வு அளிக்க 1961-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் ரெட்ராஸ்பெக்டிவ் எஃபெக்ட் கொடுத்து, அவர்களுக்கு உடனடியாக ஊதிய உயர்வு அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டது.

(13) தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தில் ஆசிரியர்கட்கு ஒரு நாளைக்கு 50 பைசா வேண்டும் என்று கன்னியாகுமரியில் கேட்டார்கள். இதை ஏன் ஐம்பது பைசா என்று கேட்கிறீர்கள்? ஒரு ரூபாயாக வைத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று தாராளமாகச் சொன்னேன். இன்றைக்குக் கணக்குப் பார்த்தால் அதன் மூலம் பத்தாயிரம் ரூபாய் அதிகச் செலவு ஆகிறது.

(14) ஜீப் டிரைவர்களுக்கும் கார் டிரைவர்களுக்கும் ஓவர்டைம், ஆஃப் ட்யூடி சம்பளம் இல்லாமல் இருந்தது. அதற்காக மூவாயிரம் ரூபாய் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

(15) கதருக்குப் பதிலாக தங்களுக்கு மில் துணி வேண்டும் என்று கேட்ட தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கை கவனத்தில் கொண்டுவரப்பட்டது. அவர்களைச் சமாதானப்படுத்தி, கதரிலிருந்து மில் துணிக்குச் செல்ல வேண்டாம் என்று கூறி, கைத்தறித் துணி அளவுக்கு அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டு, அந்தக் கோரிக்கை ஏற்கப்பட்டது.

(16) மலைப் பகுதியில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு வருட முழுவதும் சிறப்புப் படி (ஸ்பெஷல் படி) தர உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(17) வாட்ச்மென், ஸ்வீப்பர்ஸ், தோட்டக்காரர்கட்கு, இரண்டு 'செட்' உடைதான் இதுவரையில் அளிக்கப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக மூன்று செட் உடை, மற்ற தொழிலாளர்களைப் போல், அளிக்க உத்தரவிடப் பட்டிருக்கிறது. இதன் மூலம் ஏற்படும் அதிகச் செலவு ஏழாயிரம் ரூபாய்.

(18) வலவர் பயிற்சியாளர்கட்கு இரண்டு செட் உடைகட்குப் பதில் மூன்று செட் உடைகள், பூட்ஸ்கள், தையற்கூலி, சலவைப் படி இவைகள் தரப் படவேண்டும் என்று முதன் முறையாக உத்தரவிடப்பட்டது. இதன் மூலம் ஏற்படும் செலவு மூவாயிரம் ரூபாய்.

(19) இரண்டு வருடத்துக்கு ஒரு செட் பூட்ஸ் கொடுத்ததற்குப் பதிலாக ஓராண்டுக்கு ஒரு ஜதை பட்டான் காலணி வழங்கப்படுகிறது. இதற்கு அதிகச் செலவு ஒரு லட்ச ரூபாய்.

(20) சென்னையில் உள்ளது போல, திருச்சியிலும் நியாய விலைக் கடை திறக்க உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(21) துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி—கருணாநிதி அல்ல—1,500 ரூபாய் என்பதை 2,000 ரூபாய் என்று உயர்த்தப்பட்டது. ஆக மொத்தம் இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் தொழிலாளர்களுடைய வசதிகளுக்காக 37 லட்ச ரூபாய் செலவழிப்பதற்கு இந்த இலாக்கா முன்வந்திருக்கிறது என்பதை நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். (ஆரவாரம்) ஆனால், இவைகளில் எப்படி தொழிலாளர்கள் இன்னும் திருப்தி அடையாமல் இருக்கிறார்களோ அதைப் போலவே நாங்களும் திருப்தி அடையாமல் இருக்கிறோம் என்பதை நான் தொழிலாளர்களுக்காக மெத்த அக்கறையோடு தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

(22) நகர ஈட்டுப் படியை அம்பத்தூர், குரோம்பேட்டை, மதுரை ஆகிய இடங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் விரிவாக்கப்பட வேண்டும் என்று அவர்கள் விடுத்த கோரிக்கைக்கு இணங்க, அம்பத்தூர், குரோம் பேட்டை, மதுரை ஆகிய இடங்களுக்கும் நகர ஈட்டுப் படி இப்பொழுது விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது.

(23) தினக் கூலி தொழிலாளிகட்கு இதுவரையில் நகர ஈட்டுப் படி இல்லை என்ற நிலைமை இருந்தது. அவர்கள் வேண்டுகோளின்படி நகர ஈட்டுப் படியும் அவர்களுக்குத் தர உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(24) இதுவரையில் சிறிய தண்டனைகளுக்காக அடெண்டென்ஸ் போனஸ் கொடுக்காமல் இருந்தார்கள். சிறிய தண்டனை பெற்றாலும்கூட, தொழிலாளர்களுக்கு அடெண்டென்ஸ் போனஸ் கொடுக்காமல் இருந்தது. அதை மாற்றி, சிறிய தண்டனை பெற்றவர்களுக்கும் அடெண்டென்ஸ் போனஸ் கொடுக்கலாம் என்று இப்பொழுது உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

(25) வீட்டு வசதித் திட்டம்—திரு. பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியபடி—1968–69-இல் குரோம்பேட்டை, தண்டையார்பேட்டை ஆகிய இரு இடங்களில் துறையின் மூலம் வீடுகள் கட்டுவதற்காக முயற்சிகள் அதிகமாக மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

ஆக, இப்படி 25 கோரிக்கைகளை—தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை—இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் நம்முடைய அரசு கவனித்து இருக்கிறது என்பதை நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ளுகிற அதே நேரத்தில், தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கும் சில குறைபாடுகள் இன்னும் நிவர்த்திக்கப்பட வேண்டும் என்பதிலே நாம் அதிக அக்கறையாக இருக்கிறோம் என்று எடுத்துச்சொல்லத் தயங்கவில்லை.

இங்கே நம்முடைய தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் செகண்டு கிரேடு டிரைவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் ஊதியம் குறைவானது என்று எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. தமிழகத்தில் டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 80 ரூபாய், இரண்டு ரூபாய் இன்க்ரீமெண்ட் கொடுக்கப்பட்டு 100 ரூபாய் அளவிற்குப் போய் நிற்கிறது. கண்டக்டர்களுக்கு 70—2—90 என்ற அளவில் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. மைசூரில் டிரைவர்களுக்கு 75—4—95—5—150—6—180 என்ற அளவில் போகிறது. கேரளாவில் அடிப்படைச் சம்பளம் 90 ரூபாய். இது 90—7½—135—8—175 வரையில் போகிறது. ஆந்திராவில் டிரைவர்களுக்கு 100—3—124—5½—132½ என்ற விகிதத்தில் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. தமிழகத்தில் டி.வி.எஸ். பஸ்களில் அதிகச் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது என்று உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். டி.வி.எஸ். கம்பெனியில் வேலை செய்யும் டிரைவர்களுக்கு அடிப்படைச் சம்பளம் 50 ரூபாய். இது 50—3—80 என்ற விகிதத்தில் கொடுக்கப்படுகிறது. நாம் அவர்களைவிட அதிகமான சம்பளத்தைத் தருகிறோம். டி.வி.எஸ்.ஸில் நல்ல திறமையான டிரைவர்களுக்கு 80—5—200 என்று சம்பள விகிதம் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் செகண்டு கிரேடு டிரைவர்களுக்கு 50—3—80 என்ற அடிப்படையில்

தான் சம்பளம் தரப்படுகிறது. அதேபோல திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள் நடத்தும் ஏ.பி.டி. பஸ்களில் டிரைவர்களுக்கு 45—2—55—2½—67½—3—82½—3½—100—4—120—4½—142½ என்ற அளவில்தான் சம்பளம் தரப்படுகிறது.

டி.வி.எஸ். கம்பெனி மதுரை நகரத்தில் டிரைவர்களுக்குக் கொடுக்கும் படி 1 ரூபாய்தான். நான் இவைகளையெல்லாம் எடுத்துக் கூறுவதன் காரணம் தனியார் கொடுப்பதைப் போல் நாம் கொடுக்க முடியாது. கேரளாவில் கொடுப்பதைப்போல் கொடுக்க முடியாது என்று சிலர் பேசியதற்கு எடுத்துக்காட்டுவதற்காகத்தான். இந்த அரசு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய குறைபாடுகளை, முறையீடுகளைக் கவனத்திலே கொண்டு அவற்றைக் களைந்தெறிவதில் பூரண கவனத்தைச் செலுத்தும் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். இந்த அரசு முழுக்க முழுக்க தொழிலாளர்களுடைய அரசு, தொழிலாளருக்காகப் பாடுபடுகிற அரசு, தொழிலாளர்களுடைய குறைகளை மனதிலே வைத்து அவ்வப்பொழுது களைந்தெறியும் என்று சபதம் எடுத்துக்கொண்டு பதவியில் அமர்ந்திருக்கிற அரசு, முதலாளித்துவ மனப்பான்மையோடு தொழிலாளர்களை அணுகாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கடந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் 25 கோரிக்கைகளை நல்ல முறையிலே ஏற்று செய்து முடித்திருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கன்னியாகுமரி வேலை நிறுத்தம் பற்றியும், சென்னை நகர வேலை நிறுத்தம் பற்றியும் நண்பர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். சென்னையிலே இரண்டு மூன்று தொழிற்சங்க யூனியன்கள் இருக்கின்றன. அங்கீகரிக்கப்பட்ட யூனியன் நண்பர் திரு. ராகவானந்தம் அவர்களுடைய தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. அது ஒரு பெரிய யூனியனாகும். அவரும் சென்ற மாதத்தில், ஓர் உயர்மட்டக் குழுவை நிறுவ வேண்டும். அதன் மூலமாக தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினைகள் எல்லாம் ஆராய வேண்டுமென்று' கேட்டுக்கொண்டு சர்க்காருக்குக் கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார்.

கன்னியாகுமரியில் இருக்கும் யூனியன் தலைவர்களும் என்னைச் சந்தித்து சுமார் 5 மணி நேரம் உரையாடினார்கள். பிறகு மறுநாள் காலையிலே பத்திரிகையிலே 'அமைச்சர் அவர்கள் கையை விரித்துவிட்டார்' என்ற செய்தியைக் கொடுத்துவிட்டுப் போனார்கள். ஒருவேளை நான் கையைவிரிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் ஆசைப்பட்டார்களோ என்னவோ, எனக்குத் தெரியாது. கன்னியாகுமரி தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் ஸ்டிரைக் நோட்டீஸ் என்ற அளவில் தங்களுடைய அறிவிப்பைத் தந்திருக்கிறார்கள். திரு. ராகவானந்தம் அவர்களுடைய தலைமையில் இருக்கும் பெரிய யூனியனும் உயர்மட்டக் குழுவை நிறுவி, சம்பளப் பிரச்சினை, படிப் பிரச்சினை போன்றவற்றைத் தீர்க்கலாம் என்று கூறியுள்ளது. உயர்மட்டக் குழுவை அமைப்பது பற்றி எல்லா யூனியன் தலைவர்களும் ஒருமுகமான எண்ணத்தைக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த எண்ணத்தின் அடிப்படையில் தொழிலாளர்களுக்கு ஓர் உறுதிமொழியை அளிக்கின்றேன். இம் மன்றத்தின் வாயிலாக அந்த உறுதிமொழியை அளிக்கிறேன்.

"தொழிலாளர்களுடைய இன்றைய ஊதியம், வாய்ப்பு, வசதிகள் ஆகியவற்றை அவர்களை ஊக்கப்படுத்தும் அளவுக்குச் சீர்படுத்த அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் இன்றுள்ள இழப்புக்களைத் தவிர்த்து இத் துறையில் அரசினர் செய்துள்ள முதலீட்டுக்கு ஏற்றவகையில முன்னேற்றம் காண்பதற்கான கூறுகளை ஆய்வுசெய்து கூறுவதற்கு ஓர் உயர்மட்டக் குழுவினை அரசு அமைக்கிறது." இந்த உறுதமொழியை ஏற்று, இப்பொழுது உயர்த்தப்பட்ட பத்து காசுதான் நிரந்தரமானது, இதற்கு மேல் கிடையாது என்று யாரும் கருதவேண்டாம். இல்லையென்று சொல்லப்படாமல் போகப் போக சம்பளம், படி போன்றவற்றை உயர்த்துவதற்குவழிவகை இருக்கிறதா என்று பார்த்துச் செய்யலாம். லாபம்

கூட வரத் தேவையில்லை, நஷ்டம் குறைந்தால் போதும். அந்த வகையில் தொழிலாளர் பிரச்சினையை பலமுறை இந்த மன்றத்தில் வலியுறுத்தி இந்த உறுதிமொழியை அளிக்கின்றேன். தொழிலாளர்கள் மனநிறைவு பெற்று தங்கள் வேலை நிறுத்தத்தைத் திரும்பப் பெறுவார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு, இந்த மானியக் கோரிக்கைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணைகளையெல்லாம் நீங்கள் திருப்பப் பெற்றுக்கொள்ளுமபடி கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த மன்றம் இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தரும்படிக் கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கும் கண்டக்டர்கள் மலையாளம் படித்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கஷ்டம் இருந்தால் அதைத் தவிர்க்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: அப்படிக் கஷ்டங்கள் இருந்து, அவற்றை எங்களுக்குச் சுட்டிக்காட்டினால் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கப் படும்.

DR. H. V. HANDE: Sir, the Hon. Minister in his replay has referred to the speeches made by our Party Members as— 'தனியார் துறையில் இருப்பவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று தெரிவிக்கப்பட்டது'

Actually, three of our Party Members spoke and not even one Member held brief for the private companies and that has been made clear by them. The actual problem is about the loss to the poor people and it is the tax-payer's money that is being spent. In the case of the private companies the share-holders are spending money. Here it is the tax-payers who are affected. So, the anxiety expressed by our Party Members is that the extraordinary loss should be minimised as far as possible and they are alarmed at the rapidity with which it is advancing and it is a dangerous trend. Unless we know where we stand we cannot minimise the loss. Our primary concern is to the tax-payers and we want this Government to be taught a lesson not by this method but by the method of competition which my hon. Friend Thiru Authimoolam has made it clear.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இத்துடன் விவாதங்கள் முடிவுற்றன.

திரு. நா. காசிராமன்: தலைவர் அவர்களே, நான் பேசும்போது, "பட்ஜெட் மானியத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் ஃபிகர்ஸுக்கும், 'கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்'கில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் ஃபிகர்ஸுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது" என்று சொன்னேன். இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: 'கமர்ஷியல் அண்டர்டேக்கிங்'கில் இருப்பதுதான் சரியான ஃபிகர்ஸ், பட்ஜெட் மானியத்தில் சில தவறுதல்கள் இருக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இப்பொழுது நிதிக் கோரிக்கையும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் வாக்கெடுப்புக்கு விடப்படும். முதலில் வெட்டுத் தீர்மானங்களை முன்மொழிந்த உறுப்பினர்கள் அவைகளை வற்புறுத்துகிறார்களா என்ற கருத்துத் தெரிவிக்க வேண்டுகிறேன்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி, திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா, திரு. நா. காசிராமன், திரு. என். வரதராஜன் ஆகியோர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லையாதலால், அவைகள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்படுகின்றன.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி அவர்கள் தன்னுடைய இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால், அவருடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டதாகக் கருதப்படும்.

அவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :—

"கோரிக்கை எண் 2.— 'மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்' என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,64,200-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப் பட்டது.

திரு. எம். பூபதி, திரு. ஏ. அ. சுப்பராஜா ஆகியோர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களை வற்புறுத்தவில்லையாதலால், அவைகள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்படுகின்றன.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி, திரு. ஆ. கு. சுப்பையா, திரு. எம். சுரேந்திரன், திரு. கே. விநாயகம் ஆகியோர்கள் தங்களுடைய இருப்பிடங்களில் இல்லையாதலால், அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டவைகாகக் கருதப்படும்.

அடுத்து, அவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :—

"கோரிக்கை எண் 30.—'மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்' என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 13,96,02,500-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்".

நிதிக் கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப் பட்டது.

திரு. நா. காசிராமன் அவர்கள் தன்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்தவில்லையாதலால், அது பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் அவர்கள் தன்னுடைய இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால், அவருடைய வெட்டுத்தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதி யுடன் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டதாகக் கருதப்படும். பிற்பகல் 3-00

அடுத்து, அவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

"கோரிக்கை எண் 43.—'மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு' என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,30,00,000-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்".

நிதிக்கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

பேரவையின் நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் திங்கட்கிழமை காலை (18-3-1968) 9 மணியளவில் கூடும். பிற்பகல் 3-10

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

6. பேரவையின் முன்வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. *Statutory Rules and Orders.*

† 99. Notification issued with G.O. R. No. 1327, Revenue, dated the 24th November 1967, exempting from the liability to entertainments tax, the show of the film "Petralthan Pillaya" at Ganapathy Talkies, Chingleput, on 24th November 1967, organised by the Sub-Collector, Chingleput in connection with the special campaign for intensification of collections under Small Savings Scheme. [Laid on the Table of the House under section 16 (4) of the Madras Entertainments Tax Act, 1939 (Madras Act X of 1939).]

† 100. Notification issued with G.O. P. No. 2022, Revenue, dated the 18th November 1967, making certain amendments to the Madras General Sales Tax Rules, 1959, published at pages 232–280 of the Rules supplement to Part I of the *Fort St. George Gazette*, dated the 1st April 1959, as subsequently amended. [Laid on the Table of the House under section 53 (5) of the Madras General Sales Tax Act, 1959 (Madras Act 1 of 1959).]

101. Appropriation Accounts of the Government of Madras for the year 1966–67 and Audit Report, 1968. [Laid on the Table of the House under Article 151 (2) of the Constitution of India.]

102. Finance Accounts of the Government of Madras for the year 1966–67. [Laid on the Table of the House under Article 151 (2) of the Constitution of India).]

B. *Reports, Notification and Other Papers.*

£ 51. Second Report by Thiru S. R. Kaiwar, I.C.S., First Members, Board of Revenue, Madras, on abolition of Land Revenue and State Trading in Agricultural Products (Tamil).

@ 52. Policy Note on Harijan Welfare, 1968–69 (Tamil).

@ 53. A Review on the Road Transport in Madras State, 1967–68 (English).

@ 54. The Madras Inams (Supplementary) Amendment Bill, 1968 (L.A. Bill No. 4 of 1968) with annexure.

† 55. A Review on Nationalized Transport in the Madras State, 1967–68 (English and Tamil).

56. Fourth Report of the Committee on Rules—March 1968.

† Circulated to Members on 14th March 1968.

@ Despatched to Members on 14th March 1968.

† Placed on the table of the House on 15th March 1968

இணைப்பு.

[33-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் போக்குவரத்து, 1967–68

(ஓர் ஆய்வுரை)

சமுதாய வளர்ச்சிக்கும் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கும் போக்கு வரத்து மிகவும் இணைப்பானதும் இன்றியமையாததும் ஆகும். உள்நாட்டுத் தொடர்பு வழிகளில் சாலைப் போக்குவரத்து முதன்மை பெற்றுள்ளது. நகரங்களிலும், நகர்ப்புறங்களிலும் நாட்டுப்புறங்களிலும் வளர்ந்து வரும் தொழில்–பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கேற்ப சாலைப் போக்குவரத்தும் சரி நிகராக வளர்ச்சியடைந்து வருகிறது. 1967-ம் ஆண்டில் வண்டிப் போக்குவரத்து நிலையாகப் பெருகி வந்துள்ளதைக் கீழ்க்காணும் விவர அட்டவணையிலிருந்து அறியலாம்.

கீழ்க்காணும் நாட்களில் உள்ளவாறு.	பயண (பேருந்து) வண்டிகள். தனியார்.	பயண (பேருந்து) வண்டிகள். தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்கு வரத்துத் துறை.	சரக்கு வண்டிகள். வாடகை லாரிகள்.	சரக்கு வண்டிகள். தனியார் லாரிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பிறமோட்டார் வண்டிகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1966 டிசம்பர் 31-ம் தேதி ..	5,395	1,423	10,623	3,134	5,788	742	27,105
1967 டிசம்பர் 31-ம் தேதி ..	5,681	1,638	10,738	3,095	7,087	1,016	29,255

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் செய்யப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணிகளாகும் :—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்–சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகத்தின் கீழ்ச் செயல்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த்துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். மாநில நிலையில் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்கு இரண்டு துணை போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளர்களும் இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் துணை செய்கின்றனர். மாவட்டங்களில் கலெக்டர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். இவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் செயலாளராக உதவி புரிகின்றனர். சென்னை மாநகரில் காவல்துறை ஆணையாளர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல் படுகின்றார். இவருக்கு காவல்துறை துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்து

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

உரிமம் வழங்கல்) செயலாளராக உள்ளார். இத்துணை ஆணையாளர் மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் என்ன பணிகளை மேற்கொள்கின்றாரோ அத்தகைய பணிகளை மேற்கொள்கின்றார்.

அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.

பேருந்துகள்.—பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சி கீழ்க் காணும் வழிமுறைகளில் எய்தப்படுகின்றன :—

(1) புதிய வழித்தடங்களுக்கும், கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயண ஓட்டங்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போது உள்ளவற்றை விரிவுபடுத்தலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக, பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலோ அல்லது பேருந்து இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையிலோ ஆண்டொன்றுக்கு 10 சத வீதம் உயர்வு ஏற்பட வேண்டுமென்பதே இதன் நோக்கமாகும். 1967-ம் ஆண்டில் 145 புதிய வழித்தடங்கள் 472 பேருந்துகளுடன் தொடங்கப்பட்டன. இதனால் கூடுதலாக 28,902 இருக்கைகளுக்கு வகை செய்யப்பட்டன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து.

பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக விரிவுபடுத்தும் முறையில் இம்மாநிலத்தில் பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை யாக்குவது குறித்த கொள்கையில் அரசாங்கம் மாற்றஞ் செய்துள்ளது. இக் கொள்கையின்படி அரசாங்கம் அடியிற்கண்ட வகையைச் சார்ந்த வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென முடிவு செய் துள்ளது :—

(1) எழுபத்தைந்து மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி—கடுவிசைப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் ;

(2) நீளம் பற்றிய கருத்தின்றி சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

மேற்சொன்ன வகையைச் சேர்ந்த வழித்தடங்கள் குறித்து மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் IV-A அத்தியாயத்தின்கீழ் அவசியமான திட்டங்கள முடிவு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள் முடிவடையும் தறுவாயில் இவ்வழித்தடங்களில் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின பேருந்துகள் ஓட வகை செய்வதே இதன் நோக்கமாகும். உரிய மரபுகள் பின்பற்றப்பட்ட பின்னரே இந்த வழித்தடங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மைசூர் மாநிலங்கள் வழியாகச் செல்லும் வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்குவதற்கு அந்தந்த மாநிலங் களுடன் ஏற்பு ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொள்ளப்பட்டுள்ளன.

நாட்டுடைமைக் கொள்கையின் வண்ணம் மேற்கொள்ளப்பட்ட வழித் தடங்களில் இதுகாறும் பேருந்துகளை இயக்கிவந்த தனியார்களுக்கு மாற்று வழித்தடங்கள் வழங்குவதற்கான கோட்பாடுகளை அரசாங்கம் உருவாக்கி வருகின்றது.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்தின் செயல்முறை குறித்த விரிவான ஆய்வு, மன்றப் பேரவைமுன் தனியாக வைக்கப் பட்டுள்ளது.

சரக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்துவரும் வாணிபத்திற்கும் வர்த்தகத்திற்கும் ஏற்ப பொது லாரிகளுக்கும் தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநில முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. பொது லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன் முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில் அவற்றிற்கு தாற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. தென் மாநிலங்கள் முழுவதிலும் சரக்கு வண்டிப் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும் நோக்குடன் இம்மாநிலத்திலுள்ள பொது லாரிகளுக்குக் கூட்டு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் இம்மாநிலத்திலும் கேரளம், மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் செல்திறன் உள்ளவையாகும். இதற்கு மற்ற மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மேற்கையெழுத்திட வேண்டியதில்லை. 1967-ம் ஆண்டில் இத்தகைய 95 அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

ஒப்பந்த வண்டிகள்.

இம் மாநிலத்தில் டாக்சிகளுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மாநில முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டு வழங்கு கின்றனர். சுற்றுப்பயணிகளுக்கு (Tourists) உதவியாக சீர்ப்பேருந்துகளுக்கும் (Omni Buses) ஒப்பந்த வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. மேலும் நனி வசதிப் பேருந்துகளுக்கும் (Luxury Coaches), சீர்ப்பயண டாக்சிகளுக்கும் ஒப்பந்த வண்டிகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டுகள் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியினால் வழங்கப் படுகின்றன. இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் தமிழ்நாடு முழுவதும் செல் திறனுடையனவாகும். தற்போது இம் மாநிலத்தில் 26 நனி வசதிப் பேருந்துகளும் (Luxury Coaches), 74 சீர்ப்பேருந்துகளும் (Omni Buses), 189 சீர்ப்பயண டாக்சிகளும் இயங்கி வருகின்றன.

சென்னை மாநகரிலும், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர் ஆகிய நகராட்சிகளிலும் இயங்கிவரும் டாக்சிகளில் மட்டுமே அளவுப் பொறிகள் (Meters) கட்டாயமாகப் பொருத்தப்படவேண்டுமென விதிக்கப் பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன மூன்று நகராட்சிகளிலும் நகராட்சி எல்லை களுக்குள் மட்டுமே அளவுப் பொறிகளின்படிக் கட்டணம் வசூலிக்கலா மென்று கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஆலோசனை மன்றங்கள்.—(1) மோட்டார் போக்குவரத்தின் கோட்பாடு, நிர்வாகம் குறித்த முக்கிய பணிகளில் அரசிற்கு ஆலோசனை கூற, அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும் சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களையும் பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு ஒன்று உள்ளது. முந்திய குழுவின் கால அளவு முடிவடைந்தவுடன் இக்குழு மீண்டும் புதிதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இக்குழு விரைவில் கூடும்.

(2) மாவட்ட அளவில், மோட்டார்ப் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட நடவடிக்கைகளில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசிற்கு ஆலோசனை கூறு கின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப் பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் செவ்வனே கவனிப்பதற்காகத் தமிழக சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என்னும் உயர்நிலைக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட நிலையில், மாவட்டச்

சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு, மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்தின் தனிப்பட்ட குழுவாகச் செயலாற்றி வருகிறது. சென்னை நகரில், இதை முன்னிட்டு, சென்னை நகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்கு வரத்துத் திட்டக்குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) மாநிலத் தலைநகர் நிலையில் சென்னைப் பெருநகர் சாலை வளர்ச்சி-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு என வழங்கப்படுகின்ற குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

வரி விதிப்பு.

மாநிலங்களுக்கிடையே நடைபெறும் போக்குவரத்திற்கும் வாணிகத் திற்கும் ஊக்கமளிப்பதற்காக, போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது ஒருமுனை வரி விதிப்பது குறித்து இம் மாநிலத்திற்கும் அண்டை மாநிலங்களான கேரளம், ஆந்திரா, புதுச்சேரி ஆகியவற்றிற்கும் இடையே ஏற்பு உடன்படிக்கைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மைசூர் மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில் இரு மாநில வழித்தடங்களில் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை பங்கிட்டுகொள்வதற்கு ஏற்பு உடன்பாடு ஏற்படுகிறவரை இந்த உடன்பாடு சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கு மட்டுமே பொருந்தும். மாநிலங்கள் ஒன்றோடொன்று செய்துகொண்ட ஒப்பந்த அடிப்படையின்கீழ் தமிழ்நாட்டிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்லுகின்ற பேருந்துகள் ஒருமுனை வரிச்சலுகையைக் கீழ்க்கண்டவாறு பெறுகின்றன.

(1)	தமிழ்நாட்டுச் சரக்குவண்டிகளின் எண்ணிக்கை. (2)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா	1,760
தமிழ்நாடு-மைசூர்	700
தமிழ்நாடு-கேரளம்	800

அனுமதிச் சீட்டுகள் குறித்து இப்போதுள்ள ஏற்பாடு கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளது :—

	தமிழ்நாட்டினைச் சேர்ந்தவை.			ஏனைய மாநிலங்கள்.		
	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	பொது வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா ..	2,000	100	20*	2,000	100	20*
தமிழ்நாடு-மைசூர் ..	700	..	20*	700	..	20*
தமிழ்நாடு-கேரளம் ..	800	75	150†	800	75	150†
			20*			20*

* சிறுலா வாடகை வண்டி. † சாதாரணமானவை.

இந்திய அரசு நிறுவிய சாலைப் போக்குவரத்து வரிவிதிப்பு விசாரணைக் குழுவின இறுதி அறிக்கை அண்மையில்தான் கிடைத்துள்ளது. இதை அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது. இந்திய அரசு அமைத்த கீழ்க்கண்ட குழுக்களின் அறிக்கை இன்னும் கிடைக்கப்பெறவில்லை :—

(i) ஆதாயம் பயக்கவல்ல வகையில் போக்குவரத்து வண்டிகள் குறித்த ஆயவுக்குழு.

(ii) போக்குவரத்து நிதிவசதி குறித்த ஆய்வுக்குழு.

போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்துவதற்கான வருங்காலத் திட்டங்களை வகுப்பதில் இவ்வறிக்கைகள் பெரிதும் பயனுள்ளவையாக இருக்குமென நம்பப்படுகிறது.

பேருந்து நிலையங்கள்.

பேருந்து நிலையங்களில் தேவைப்படும் வசதிகள் உள்ளாட்சி மன்றங்கள் விதிக்கவேண்டிய கட்டணங்கள், பேருந்து நிலையங்களை நன்கு பேணி வருவதை உறுதிப்படுத்தும் பொருட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடம் இருக்கவேண்டிய பொறுப்பு முதலியவற்றை வரையறுத்து இந்த அரசாங்கம் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி விதிகளின் கீழ் விதிகள் இயற்றியுள்ளது. விதிகளுக்கிணங்க செய்து கொடுத்துள்ள வசதிகளுக்கேற்ப பேருந்து நிலையங்களை வகைப்படுத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகயினை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அனைவரும் எடுத்து வருகின்றனர்.

வருவாய்.

தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி விதிகளின்கீழ் விதிக்கத்தக்க கட்டண வீதங்கள் 1967 நவம்பர் திங்களிலிருந்து உயர்த்தப்பட்டுள்ளன. இதனால் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 7 இலட்சம் வருவாய் பெருகுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1967–68-ம் ஆண்டில், 1—4—1967 முதல் 31—12—1967 வரையுள்ள 9 திங்களில் ரூ. 12·23 கோடி வருவாய் கிட்டியது. எனவே, 1—4—1967 முதல் 31—3—1968 வரை ரூ. 16·31 கோடி கிட்டுமென எதிர்பார்க்கலாம். 1966–67-ம் ஆண்டில் ரூ. 14·96 கோடி மட்டுமே வருவாய் கிட்டியது என்பதை இங்கு நினைவு கூர்வது நல்லது.

செயற்குறிப்புகள்.

பேருந்து வழித்தட அனுமதிச் சீட்டு கேட்டு விண்ணப்பித்துள்ளோர்களிடையே தேர்ந்தெடுக்கப்பட வேண்டியவர்கள் எந்தக் கோட்பாடுகளின் அடிப்படையில் அமைய வேண்டுமென வரையறுக்கும் விதிகளை வகுக்கும் பணி விரைவில் முடிவுறும்.

போக்குவரத்து வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள் தங்களுடைய வலவர்களே கடுவிசையில் வண்டிகளை ஓட்டிச் செல்லும் குற்றத்தைச் செய்கிறார்கள் என்றும் இதற்குத் தாங்களும் பொறுப்பாளிகள் ஆக்கப்படுவதாகவும் முறையிட்டுள்ளனர். போக்குவரத்து வண்டிகளில் விசை மானிக் கருவிகள் பொருத்தப்பட வேண்டுமென ஆணையிடலாமா என்பது குறித்து அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது. இந்தக் கருவி, பயணம் செய்த தொலைவினையும், சென்ற வேகத்தினையும் காட்டும் வகையில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும்.

பெரும்பாலான சரக்குப் பேருந்து விபத்துகள் இரவிலேயே நிகழ்கின்றன. ஓய்வேதுமின்றி வலவர்கள் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டிச் செல்வதாலேயே இத்தகைய விபத்துகள் நிகழ்கின்றன. எனவே, ஓர்

இரவில் சரக்குப் பேருந்து ஒன்று 200 கிலோ மீட்டருக்குமேல் பயணம் செய்யுமானால் அதில் இரண்டு வலவர்கள் இருக்கவேண்டிய முறையில் விதி ஏற்படுத்தலாமா என்பது குறித்து அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது.

சரக்கு பேருந்துகளுக்கு மஞ்சள் வர்ணம் அடித்தால் அவை இரவில் நன்கு தெரியும் என்பதாலும், அவை ஓட்டப்படாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தாலும் நன்கு தெரியும் என்பதாலும், அதனால் சரக்குப் பேருந்துகள் ஒன்றோடொன்று மோதிக்கொள்ளும் அபாயம் குறையும் என்பதாலும், சரக்குப் பேருந்துகளுக்கு மஞ்சள் வர்ணம் அடிக்கவேண்டும் என்று விதி ஏற்படுத்துவது குறித்தும் அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது.

முன்னேற்றம்.

பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் பணியினைப் படிப் படியாக நிறைவேற்றுவதே அரசாங்கத்தின் நோக்கம் என்றாலும், தற்போது மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்துப்பணியினைச் செய்து வருபவர்களுக்கு உள்ள இடர்ப்பாட்டினை அகற்றுவதிலும் அரசாங்கம் கண்ணும் கருத்துமாய் உள்ளது.

உழவர்களுக்கு வசதி செய்யும் நோக்கத்துடன் அரசாங்கம் புதிய ஏற்பாடு ஒன்றைச் செய்துள்ளது. டிராக்டரும் தொடர் வண்டியும், வெவ்வேறானவர்களுக்குச் சொந்தமாயிருப்பினும், டிராக்டர்களுக்கும் தொடர் வண்டிகளுக்கும் செல்திறனுள்ள அனுமதிச்சீட்டு இருந்து, அவை வேளாண்மை காரியங்களுக்காக மட்டுமே பயன்படுத்தப்பட்டால், டிராக்டருடன், தொடர் வண்டியையும் பயன்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் இப்போது அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

நகர்ப்பேருந்துப் பணிகளில் போக்குவரத்து கூட்டம் மிக்க நெரிசல் நேரங்களில் பேருந்துகள் விரைந்து செல்ல முடியாமல் இடர்ப்படுவதைக் குறைக்கும் பொருட்டு, அரசாங்கம் புதிய ஏற்பாடு ஒன்றைச் செய் துள்ளது. இதன்படி நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துக் காலம் நீட்டிக்கப் பட்டுள்ளது. சனிக்கிழமை உட்பட வேலை நாட்களில் நேரப் போக்கு வரத்துக் காலம் முன்னர் காலை 8 மணி முதல் 11 மணிவரையிலும் மாலை 4 மணி முதல் 7 மணி வரையிலும் இருந்தது. இக்கால அளவினை 1967 டிசம்பர் முதற்கொண்டு காலை 8 மணி முதல் 12 மணி வரையிலும், மாலை 4 மணி முதல் 8 மணி வரையிலும் அரசாங்கம் நீட்டித் துள்ளது.

சரக்குப் பேருந்துகளின் வலவர்கள் தாங்கள் பயணம் செய்யும் 70 மைலுக்கு ஒரு முறை அண்மையிலுள்ள காவல் நிலையத்திற்குச் சென்று, சரக்குப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பதிவேட்டில் முன்பெல் லாம் கையெழுத்திடவேண்டி இருந்தது. இதற்காக காவல் நிலை யங்களில் சரக்குப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பதிவேடு ஒன்று வைக்கப் பட்டு வந்தது. சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு இதனால் ஏற்படும் தொல்லைகளைத் தடுக்கும்பொருட்டு, இந்த ஏற்பாட்டினை நிலையாகவே கைவிடுவதென இப்போது முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகள் தக்கவாறும் முழுமையாகவும் சிக்கனமாகவும் பயன் படுத்தப்பட வேண்டும் என்பதை உறுதிப்படுத்துவதற்காக, சாதாரண பேருந்துகள் ஒரு நாளில் பயணம் செய்யக்கூடிய பேரளவுத் தொலை வினை 200 மைலிலிருந்து 250 மைலாக உயர்த்துவதை அனுமதித்து அரசாங்கம் 1967 ஜூன் திங்களில் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

முடிவுரை.

சட்ட மன்றப் பேரவையில் விவாதம் நடைபெறும் இத்தருணத்தில் போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை விதிகளையும், போக்குவரத்து வசதிகளையும், மேம்படுத்துவதற்கான ஆலோசனைகளையும், கருத்துரைகளையும் அரசாங்கம் மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்கும்.

இணைப்பு.

[33-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து.

1967-68.

ஆய்வுரை

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட தமிழ்நாடு அரசாங்கத்தின் பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி 1967–ல் தனது 21-வது ஆண்டினை எய்தியுள்ளது. அரசாங்கம் மேற்கொண்டு நடத்தும் ஒரு வணிக நிறுவனத்தின் திறமை, முதற்கண் பொதுமக்களுக்கு அது ஆற்றும் பணியைக் கொண்டும், இரண்டாவதாக, அந்த நிறுவனத்தின் நிதி நிலையைக் கொண்டும் பெரும்பாலும் முடிவு செய்யப்படுகிறது. இந்த நிறுவனம் இவ்வாண்டில் கூடுதலாகவும் சிறப்பாகவும் ஆற்றிய போக்குவரத்துப் பணிகளின் விவரமும் அது குறித்த மறு ஆய்வும் இந்த ஆய்வுரையின் அடுத்து வரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1967–68-ம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட முன்னேற்றம் பற்றியும் 1967–68-ம் ஆண்டின் இறுதியில் இந்த நிறுவனம் ஆற்றுமென எதிர்பார்க்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் பணியின் அளவையும் காட்டும் புள்ளி விவர அறிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

	சென்னைக் கிளை.		நெடுந்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணி.	
	1967 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 மார்ச் 31-ம் தேதி (எதிர்பார்க்கப்படுவது).	1967 மார்ச் 31-ம் தேதி.	1968 மார்ச் 31-ம் தேதி எதிர்பார்க்கப் படுவது).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(1) பேருந்துகளின் மொத்தம் எண்ணிக்கை.	1,026	1,327	174	188
(2) பேருந்துகளின் பணி எண்ணிக்கை.	861	1,120	129	146
(3) வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை.	185	370	46	55
(4) வழித்தடங்களின் மொத்த நீளம் (மைல்களில்).	2,012	17,600	9,547	11,340
(5) பயணத்தடவைகள் அல்லது ஒற்றைப்பயணங்கள்.	16,743	21,780	154	171
(6) அன்றாடப் பயண மைல் கணக்கு.	122,299	161,300	31,618	35,000
(7) அன்றாடச் சராசரி வசூல் (ரூபாயில்).	150,000	250,000	46,000	52,000
(8) அன்றாடம் பயணம்செய்த பயணிகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	850,000	900,000	23,000	23,700

பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பிரிவின் இயங்கு திறனை மேம்படுத்தவும் பொது மக்களுக்கு அது ஆற்றும் பணியை மேலும் திறக்கச் செய்யவும் நடவடிக்கைகள் இடைவிடாது மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

2. இத் துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் சுருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

ஆண்டு.	மூலதன முதலீடு. ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டில் சேர்க்கைகள்.	இறுதி இருப்பு.	மொத்த வருவாய்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		(ரூபாய் லட்சத்தில.)		
1966–67 ..	1,002·02	201·15	1.203·17	968·15
1967–68 (எதிர் பார்க்கப்படுவது).	1,203·17	152·98	1,356·15	1,147·73

ஆண்டு.	மொத்தச் செலவு.	நிகர வருவாய்.	பயணிகள் வசதி நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தேய்மான நிதி, தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்குத் தொகை வழங்கல்.	நிகர ஆதாயம்.
	(6)	(7)	(8)	(9)
		(ரூபாய் லட்சத்தில.)		
1966–67 ..	896·55	71·60	132·60	(—) 61·00
1967–68 (எதிர் பார்க்கப்படுவது.)	1,039·72	108·01	145·36	(—) 37·35

1966–67-ல் ரூபாய் 61 லட்சம் இழப்பு ஏற்பட்டதற்குப் பிரிவுவாரி விவரங்கள் வருமாறு:—

		(ரூபாய் லட்சத்தில்)
(1)	அரசாங்கப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, சென்னை கிளை.	(—) 62·27
(2)	தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரி.	(+) 1·30
(3)	அரசாங்கப் பேருந்துப் போக்குவரத்து கன்னியாகுமரிக் கிளை.	(—) 5·00
(4)	நெடுந்தொலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்	(+) 4·64
(5)	இராணித் தோட்டம் பணிக்களரி	(+) 0·33

அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையிலும், கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் ஏற்பட்ட விரயமே துறையினருக்கு ஏற்பட்ட விரயத்திற்குக் காரணமாகும்.

அரசாங்கப் பேருந்துப் பணி, சென்னைக் கிளை.—அரசாங்கப் பேருந்துப் பணியைச் சேர்ந்த சென்னைக் கிளையில் முந்திய ஆண்டில் ரூ. 33·91 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டிருக்க, இவ்வாண்டில இந்த இழப்பு ரூ. 62·27 லட்சமாக அதிகரித்தது. இயங்கு செலவு உயர்ந்ததன் காரணமாகவே

விரயம் அதிகரித்துள்ளது. இயக்குவதற்கான செலவுக்கும் பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையின் அதிகரிப்புக்கும் தொடர்பில்லை. விரயம் மிகுந்ததற்கான காரணங்கள் வருமாறு.—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
(1) 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும், 1966-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும் தொழிலாளர்களின் அக விலைப்படி வீதங்களை உயர்த்தியது.	10·00
(2) கடுவிசை டீசல் எண்ணெயின் விலையில் 1966-67-ல் ஏற்பட்ட உயர்வு.	4·50
(3) நீள்தொலைப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட டயர்களில் ஒரு பகுதியை மாற்றியதின் காரணமாக, டயர்கள், ட்யூப்புகள் ஆகியவற்றின் விலையில் ஏற்பட்ட உயர்வு.	7·77
(4) அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்ந்ததன் விளைவாக, ஊழியர்கள் வருங்கால வைப்பு நிதிக்குச் செலுத்த வேண்டிய பங்குத் தொகை அதிகரிப்பும், அப்பங்குத் தொகை 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு 6¼ சதவீதத்திலிருந்து 8 சதவீதமாக அதிகரித்ததும்	1·70
(5) ரூபாய் மதிப்புக் குறைப்பிற்கு பின்னர் உதிரிப் பகுதிகள் விலை அதிகரித்தது.	5·10
மொத்தம் ..	29·07

போக்குவரத்துப் பணியில் ஓட்டப்படும் ஒவ்வொரு பேருந்து மூலமும் 1965–66-ல் திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 4,744 வருவாய் கிடைத்திருக்க, 1966–67-ல் இந்த வருவாய் ரூ. 4,965 ஆக அதிகரித்தது. போக்குவரத்துப் பணியில் பயன்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின் மூலம் அதிக வருவாய் கிடைத்தது என்பது உண்மைதான். ஆனால், பேருந்துக் கட்டணங்கள் அதிகரிக்கவில்லை. பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவு அதிகரித்தது. எனவே, பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை அதிகரித்த போதிலும் சென்ற ஆண்டுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது 1966–67-ல் விரயம் அதிகரித்துள்ளது.

சென்னை மாநகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி போன்ற பெரிய நிறுவனங்களுக்கும் வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக்கும் சில வேறுபாடுகள் உள்ளன. சென்னை மாநகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக்கென சிறப்பான சில கூறுகள் உண்டு. வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு இச் சிறப்பான கூறுகள் இல்லை. அதற்குச் சில காரணங்கள் உள்ளன. அவையாவன :—

(1) பேருந்துகளை நிறுத்த வேண்டிய இடங்கள் எராளமாக உள்ளபடியாலும், போக்குவரத்து நெரிசல் காரணமாகவும், பேருந்துகளின் டயர்களும் உதிரிப் பகுதிகளும் அதிக அளவிற்குத் தேய்வடைகின்றன.

(2) ஆதாயம் தராத போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டு நடத்த வேண்டியிருப்பது.

(3) நெரிசல் நேரங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்க, ஆதாயம் தராத போக்குவரத்துப் பணிகளை நடத்த வேண்டியதன் அவசியம்.

(4) போக்குவரத்து மிகுந்த இடர்ப்பாடான சூழலில் சிக்கனச் செலவில் மைல்களைக் கடக்க இயலாமை காரணமாகவும், 1965-ம் ஆண்டு மோட்டார் போக்குவரத்து ஊழியர் விதிகளைச் சேர்ந்த விதித்துறைகளைக் கண்டிப்பாகக் கடைபிடிக்க வேண்டியிருந்தாலும் பேருந்துகள் இயங்கிய அளவுக்கு ஆதாயம் கிடைக்கவில்லை.

பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவு அதிகரித்தபோதிலும் கட்டணங்களை அதிகரிக்க முடியாத ஒரு நிலையினாலும் சென்னை மாநகர் பேருந்துப் பணிக்குரிய தனிக் கூறுகளின் காரணமாகவும் சென்னை மாநகரப் பேருந்துப் பணி கடந்த சில ஆண்டுகளாக விரயத்தில் செயல்பட்டு வருகிறது. பம்பாய் மின்சார வழங்கும் போக்குவரத்து நிறுவனமும், டெல்லி போக்குவரத்து நிறுவனமும், கல்கத்தா சாலைப்போக்குவரத்துப் பொறுப்பாண்மைக் கழகமும் விரயத்திலேயே செயல்பட்டு வருகின்றன என்பதை இங்கே குறிப்பிடலாம்.

அரசாங்கப் பேருந்துப் பணி, கன்னியாகுமரி கிளை.—அரசாங்கப் பேருந்துப் பணியைச் சேர்ந்த, கன்னியாகுமரிக் கிளை முந்திய ஆண்டில் ரூ. 2·54 லட்சம் ஆதாயத்தில் செயல்பட்டிருக்க, இந்த ஆண்டில் அதில் ரூ. 5 லட்சம் விரயம் ஏற்பட்டுள்ளது. 1965–66-ல் ஆதாயம் ஏற்பட்டதற்கான காரணங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) முந்திய ஆண்டுகளில் தேய்மானம் குறித்து அதிகப்படியாக வசூலிக்கப்பட்ட ரூ. 1·15 லட்சம் 1965–66-ல் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

(2) மூலதன வட்டி ரூ. 1·21 லட்சம் குறைந்தது. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்காகத் தனிப்பட்ட கணக்குகள் தயாரிக்கப்பட்டதும், அதன் காரணமாக இக் கணக்குகளுக்கு மூலதனம் மாற்றப்பட்டதும் இதற்குக் காரணமாகும்.

அடியிற்கண்ட இனங்களில் செலவு அதிகரித்ததனால் 1966-67-ல் விரயம் ஏற்பட்டது. பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை அதிகரித்தபோதிலும், பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவும் அதிகரித்து விட்டது :—

(1) 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும், 1966-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும் அதிகரித்த வீதங்களில் அகவிலைப்படி வழங்கியது ;

(2) அகவிலைப்படி வீதங்கள் உயர்ந்ததன் விளைவாக ஊழியர்கள் வருங்கால வைப்பு நிதிக்குச் செலுத்தவேண்டிய பங்குத்தொகை அதிகரித்ததும், அப்பங்குத் தொகை $6\frac{1}{4}$ சதவீதத்திற்கு 8 சத வீதமாக அதிகரிக்கப்பட்டதும் ;

(3) ரூபாய் செலாவணி மதிப்பு குறைக்கப்பட்டதன் காரணமாகவும் விற்பனை விலை முதலியவற்றின் காரணமாகவும் உதிரிப் பகுதிகளின் விலை அதிகரித்தது ;

(4) டயர்கள், ட்யூபுகள், உயவு எண்ணெய் ஆகியவற்றின் விலை அதிகரித்தது ;

(5) கடுவிசை டீசல் எண்ணெயின் விலை உயர்வு.

போக்குவரத்துப் பணியில் ஓட்டப்படும் ஒவ்வொரு பேருந்து மூலமும் திங்கள் ஒன்றில் 1965–66-ல் ரூபாய் 5,741 வருவாய் கிடைத்தது. இது 1966–67-ல் ரூ. 5,779 ஆக அதிகரித்தது. பேருந்து ஒன்றுக்கு, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஆகும் சராசரிச் செலவு 1965–66-ல் ரூ. 5,888 ஆக இருந்தது. இது 1966–67-ல் ரூ. 6,062 ஆக அதிகரித்தது. வருவாய் அதிகரிப்பு மிகவும் குறைவாக இருந்தபோதிலும் முந்திய பத்தியில் குறிப்பிட்டுள்ள காரணங்களினால் செலவு அதிகரிப்பு மிகவும் அதிகமாயிருந்தது. இதனால் 1966–67-ல் அதிக அளவு விரயம் ஏற்பட்டது.

நீள் தொலைப் பேருந்துப் பணி.—

1966–67-ல் ரூ. 4·64 லட்சம் ஆதாயம் கிடைத்தது. அதற்கு முந்திய ஆண்டிலோ ரூ. 6·94 லட்சம் ஆதாயம் கிட்டியது. மொத்த வருவாய் ரூ. 31 இலட்சம் அதிகரித்தபோதிலும், செலவு ரூ. 33 லட்சம் ஆதிகரித்ததால நிகர ஆதாயம் ரூ. 2 இலட்சம் குறைந்தது.

1965–66-ல் பேருந்து ஒவ்வொன்றின் மூலமும் திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 8,023 வருவாய் கிடைத்தது. இது 1966–67-ல் ரூ. 8,464 ஆக அதிகரித்தது. 1966-ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு கட்டணங்கள் 20 சத வீதம் உயர்த்தப்பட்டபோதிலும் போக்குவரத்து குறைந்தபடியால் கட்டண உயர்வின் முழுப் பயனும் இத் துறைக்குக் கிடைக்கவில்லை.

மாதமொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்காகும் செலவு 1965–66-ல் ரூபாய் 7,624 ஆக இருந்தது. இது அடியிற்கண்ட காரணங்களினால் 1966–67-ல் ரூ. 8,234 ஆக அதிகரித்தது :—

(1) 1966-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 1 தேதி முதற்கொண்டும் 1966-ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டும் அதிகரித்த வீதங்களில் அகவிலைப்படி வழங்கப்பட்டது ;

(2) அகவிலைப்படி அதிகரித்ததன் காரணமாக ஊழியர்கள் வருங் கால வைப்புநிதிக்குச் செலுத்த வேண்டிய பங்குத்தொகை அதிகரித்ததும், அப் பங்குத் தொகை 6½ சதவீதத்திலிருந்து 8 சதவீதமாக அதிகரித்ததும்;

(3) கடுவிசை டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்வு;

(4) டயர்கள், ட்யூபுகள் ஆகியவற்றுக்கான செலவு அதிகரித்ததும் டயர்கள், ட்யூபுகள் விலை அதிகரித்ததும் ;

(5) உதிரிப் பகுதிகள் விலை, தொழிலாளர் செலவு முதலியவை அதிகரித்ததன் காரணமாகவும் ஆண்டுதோறும் செப்பனிடுவதற்காக ஏற்படும் செலவு அதிகரித்ததும்.

பேருந்துகளிலிருந்து கிடைத்த அதிகப்படி வருவாயைவிட பேருந்துகளை இயக்குவதற்கான செலவு உயர்வு மிகுந்திருந்த காரணத்தினால் ஆதாயம் குறைந்தது.

3. தமிழ்நாடு பேருந்துப் போக்குவரத்துத் துறையின் சேமநிதிகள்

(1) தேய்மான சேமநிதி.—

பேருந்துகள் ஓட்டுவதின் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக, புதியன வற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேமநிதி ஒன்று உள்ளது. 1967–68-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த புள்ளிவிவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1967 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை.	4,78·04
1967–68-ல் சேர்த்த தொகைகள்	145·36
மொத்தம் ..	623·40
1967–68-ல் இந் நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை.	81·69
1968 மார்ச் 31-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	541·71

துறையினருக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேமநிதிக்கு மிகுதியான தொகைகள் சேர்க்கப்பட்டன.

(2) பயணிகள் வசதி நிதி.—

தொடக்கத்தில் ரூபாய் 3 இலட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960–61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துப் போக்குவரத்து நிறுவனம் விரிவடைந்து கொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை உயர்த்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று இருந்தது. 1965–66-ல் முதல் துறை முழுவதற்கும், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

1967–68-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்த்த தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து வாங்கிய தொகை குறித்த புள்ளிவிவரம் வருமாறு :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1967 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருந்த இருப்பு ..	2·67
1967–68-ல் சேர்த்த தொகை	0·18
மொத்தம் ..	2·85
1967–68-ல் இதிலிருந்து வாங்கிய தொகை ..	..
1968 எப்ரல் 1-ம் நாளன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	2·85

1964 அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதிக்கு முன்பு மேற்படி நிதிகளை நிர்வகிப்பதில் இயக்குநருக்கு உதவி செய்வதற்கென, சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்குத் தனிச் சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் இருந்தன. சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளுக்கான பயணிகள் வசதி நிதிக்கான சிறப்பு ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்டதால் 1964, அக்டோபர் திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் சென்னை, கன்னியாகுமரி கிளைகளின் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக்கள் கலைக்கப்பட்ட குழுக்களின் அலுவல்களையும் கவனித்துக் கொள்கின்றன.

(3) வளர்ச்சி நிதி.—

போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூபாய் 22·5 இலட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960–61-ல் நிறுவப்பட்டது. 1965, மார்ச் 31-ம் தேதி வரையில் இத் துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்தில் 33⅓ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று விதிக்கப்பட்டிருந்தது. 1965–66 முதல் துறை முழுவதன் நிகர ஆகாயத்தில், அதாவது பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதன் நிகர ஆதாயத்தில் 33⅓ சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகைசெய்யப்பட்டது.

1968 மார்ச் 16]

1968 எப்ரல் 1-ம் நாளன்று இந்த நிதியின் தோராய இருப்புக் குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1967-ம் ஆண்டு எப்ரல் திங்கள் 1-ம் நாளன்று இருப்பு.	24·26
1967–68-ல் சேர்த்த தொகை	1·64
மொத்தம் ..	25·90
1967–68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	..
1968 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	25·90

(4) வீட்டு வசதி நிதி.—

தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசாங்கம் 1962–63-ல் நிறுவியது. இத் துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகை செய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும் தனிப்பட்ட முறையில் தமிழ் நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக்கொண்ட பொறுப்புகளும், வீட்டு வசதிக்கான அதன் வேலைத் திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன.

1968 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்பைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்).
1967 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	8·66
1967–68-ல் சேர்த்த தொகை..	0·61
மொத்தம் ..	9·27
1967–68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை ..	..
1968 எப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர்பார்ப்பது).	9·27

தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார்பேட்டையிலும், குரோம் பேட்டைக்கு அண்மையிலுள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர் கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் வாங்கியுள்ளது. தொழிலாளர்களின் நலனுக்காக இந்த இடங்களில் எல்லா வசதிகளுடன் குறைந்த செலவில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பது பற்றி இத் துறை மும்முரமாக ஆய்வு செய்து வருகிறது.

(5) விபத்து சேம நிதி.—

இந்த நிதி 1951-ம் ஆண்டு நவம்பரில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்துகளில் செல்லுகையில் எதிர்பாரா வண்ணமாக ஏற்படும் விபத்துக்களின் வாயிலாக அவ் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்துகொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகளுக்குச் சம்பந்தப்படுகிற செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியை வைத்து வருவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டின் வருவாயிலிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தமாக ரூபாய் 2,000 என்ற ஒரே மாதிரியான வீதம் அல்லது இதன்

செலவுகளைச் செய்த பிறகு மேற்படி நிதியில் ரூபாய் 2 லட்சம் தொகை எஞ்சியிருப்பதற்கு அவசியமான தொகை, இவற்றில் எது குறைவாய் உள்ளதோ அத் தொகை மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்படுகிறது.

ஆயினும், இழப்பீட்டுத் தொகை குறித்த செலவு அதிகரித்ததினால், அதனைச் சரிக்கட்ட மேற்படி நிதிக்குச் சென்ற ஆண்டில் ரூபாய் 2 லட்சம் தனிபட்ட முறையில் செலுத்த வேண்டுமென்று, முடிவு செய்யப்பட்டது. 1967–68-ல் இதில் சேர்க்க வேண்டிய தொகை ரூபாய் 3 லட்சம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருக்கக்கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரத்தில் காணலாம் :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1967 ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு ..	0·58
1967–68-ல் சேர்த்த தொகை	3·00
மொத்தம் ..	3·58
1967–68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை	3·00
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர் பார்ப்பது).	0·58

1965-ல் இந்திய அரசினர் மோட்டார் வண்டிகளின் காப்புறுதி குறித்த விதிகளைத் திருத்தினர். இந்திய அரசினர் பிறப்பித்துள்ள திருத்தங்களையொட்டி ஒரு புதிய விபத்து சேமநிதி ஒன்றை நிறுவுவதற்கான செயற் குறிப்புகள் அரசாங்கத்தின் ஆலோசனையில் இருந்து வருகின்றன.

(6) துயர் தணிப்புக் கருணை நிதி.—

1960 ஜூன் திங்களில் இந்த நிதி ஏற்படுத்த அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது ஊழியர்களின் ஈமச் சடங்குகளுக்காகும் செலவைச் சரிக்கட்டுவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். மேலும் பெரும் விபத்துக்குள்ளான ஊழியர்களின் உடனடியான செலவுக்குப் பணம் வழங்கவும், போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் சிக்கிய ஏழைகளுக்கு, ஆதரவற்றவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தினருக்குப் பணம் வழங்கவும் இந்த நிதியிலிருந்து தொகை பயனபடுத்தப்படுகிறது. முதற்கண் இந்த நிதிக்கு ரூ 1,000 செலுத்தப்பட்டது. அரசாங்கம் முதலில் அனுமதித்த ரூ. 1,000 அளவிற்கு இந்த நிதியில் இருப்புத் தொகை இருக்கும்படிச் செய்வதற்கென ஆண்டு தோறும் தொகை சேர்க்கப் படுகிறது.

1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருக்கக் கூடிய இருப்புத் தொகையைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரம் காட்டுகிறது :—

	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
1967 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு	0·01
1967–68-ல் சேர்த்த தொகை	0·02
மொத்தம் ..	0·03
1967–68-ல் இதிலிருந்து எடுத்த தொகை ..	0·02
1968 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இருப்பு (எதிர் பார்ப்பது).	0·01

[1968 மார்ச் 16]

4. பேருந்துப் பணியை நாட்டுடைமையாக்குதல்

உலகப் போருக்குப்பின் நாட்டினைச் சீர்படுத்துவது குறித்த மத்தியக் குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமாகவும், அரசாங்கத்தினால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944, டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையினை யொட்டி, தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்குக் கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக் கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக, 1948, ஜூலைத் திங்களில் சென்னை நகரில் உள்ள நகரப் பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டது.

முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து சீர் வசதியுடன் 1959 ஆகஸ்டில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளே விடப் படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம்மாநிலத்தின் மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்கு வரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக நாட்டுடைமை யாக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங் களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க் கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஓட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும் சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச் செல்கிற, சென்னை மாநகருக்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—(அவற் றின் நீளம் எவ்வளவாக இருப்பினும்);

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச் செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித் தடங்கள் உட்பட.

மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தையும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற் கொள்ள வேண்டும் என்றும் அரசாங்கம் முடிவு செய்தது.

மேற்சொன்ன கொள்கையின்கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் வழித் தடம் சென்னை—ஆரணி வழித்தடமாகும். 1967 ஆகஸ்டு ஒன்றாந்தேதி முதல் அதில் போக்குவரத்துத் துறைப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. அப்போது முதல், வழித்தடங்கள் பல, துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டு, துறையினர்ப் பேருந்துகள் அவற்றில் ஓடுகின்றன. அத்தகைய வழித்தடங்களின் பட்டியல் ஒன்று இந்த ஆய்வுரையின் VIII-ம் விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப் பட்டுள்ளது. துறையினர் இந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டதால் வேலை யிழந்த தனியார்ப் போக்குவரத்து பணியாளர்கள் விண்ணப்பம் செய்து கொள்வதன் மேல் போக்குவரத்துத் துறையினர் அவர்களைத் தகுதியுடைய வர்களாகக் கருதுவார்களாயின், துறையின் பணியில் சேர்த்துக்கொள்ளப் படுகின்றனர்.

இந்தப் பணியாளர்கள் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்கள் மூலம் வர வேண்டியதில்லை.

5. துறையினர் மேற்கொண்ட வழித்தடங்களில் இடவசதியும் கட்டணங்களும்

எழுபத்தைந்து மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்டும் தொலைவுள்ளவையும் துறையினரால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளவையுமான துறையினர்ப் பேருந்துகளில், இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை 52 என்று வரையறுத்ததன் மூலம், நல்ல இட வசதிக்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. எல்லா இருக்கைகளும் முன்னோக்கியே உள்ளன. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக நீர்த் தொட்டிகள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. 75 மைல்களுக்குக் குறைவான வழித்தடங்களில், சாதாரணமாக 56 இருக்கைகள் கொண்ட வெளியூர் வகைப் பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

வழித் தடங்கள் பலவற்றில் தனியார்ப் பேருந்துகளுடன் துறையினர் தங்கள் பேருந்துகளையும் ஓட்ட வேண்டியுள்ளதால், அந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்டவுடன் ஒரே மாதிரியான கட்டண வீதங்களை மேற்கொள்ள இயலாமற் போயிற்று. இந்த வழித்தடங்களை மேற்கொண்ட பிறகு உடனடியாக இவற்றிற்காக கீழ்க்கண்ட வகைக் கட்டண வீதங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டன :—

(அ) 1967 ஜூன் திங்களிலும், அதற்கடுத்த திங்களிலும் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டுகளுடன் இயங்கிய வழித்தடங்கள்—மைல் ஒன்றுக்கு 2 காசு.

(ஆ) தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தது, அண்மையில் மேற்கொள்ளப்பட்ட வழித்தடங்கள்—மைல் ஒன்றுக்கு 2·5 காசு.

(இ) ஏனைய தனியார் பேருந்து உரிமையாளர் இயக்கும் வழித்தடங்களுடன்கூட இயக்கப்படும் வழித்தடங்கள் தனியார் விதிக்கும் அதே கட்டண வீதங்கள். ஆயினும் இப் போக்குவரத்துகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 2·5 காசு என்ற ஒரேபடித்தான கட்டண வீதம் பின்னர் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இது குறித்த விவரங்கள் கீழே 9-வது பாராவில் கண்டுள்ளன.

6. நிருவனம் செயல்படுதல்

(i) **பேருந்துப் போக்குவரத்து.**—ஒரு போக்குவரத்து நிருவனத்தின் திறன் போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும், சாலைகளில் போக்குவரத்துக்கு ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சதவீதத்தையும் கொண்டு முடிவு செய்யப்படுகிறது. போக்குவரத்துக்காகவுள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, போக்குவரத்து இயக்கத்தின் சதவீதம், சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளின் சதவீதம் ஆகியவை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	போக்குவரத்துப் பணிக்காக வழங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
1966-67	1,317	1,191
1967-68	1,572	1,367

இயக்கத்திறன்.	சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலைகளில் ஓட்டப்பட்டவற்றின் சதவீதம்.
(4)	(5)	(6)
90 %	1,069	81
87 %	1,321	84

1968 மார்ச் 16]

1967-68ல் துறையின் இயங்குத்திறன் ஓரளவிற்குக் குறைந்துள்ளது "ஃபார்கோ" வகை வண்டிகள் நகரில் ஓடுவதற்குத் தகுதியற்றவை என்று மெய்ப்பிக்கப்பட்டதே அதற்கு முக்கிய காரணமாகும். ஆயினும், சாலைகளில் விடப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளது. கிடைக்கிற பேருந்துகளை முழுதும் பயன்படுத்திக் கொள்வதன் மூலம், அவ்வாறு செய்யப்பட்டது.

இந்த ஆண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை அவை பயணம் செய்த மைல்கள், வசூல் முதலியவை குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள புள்ளி விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

ஆண்டு.	ஆண்டுத் தொடக்கத்தில் வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	ஆண்டில் சேர்க்கைகள். பழையன வற்றிற்குப் பதிலாக.	ஆண்டில் சேர்க்கைகள். புதியவை.	ஆண்டு முடிவில் மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1966-67 ..	1,256	105	117	1,373
1967-68 ..	1,373	174	398	1,771
		(எதிர்பார்ப்பது).		(எதிர்பார்ப்பது).

ஆண்டு.	ஏற்றிச் சென்ற பயணிகள் எண்ணிக்கை.	கட்டணம் வாங்கிய தூரம் (மைல் கணக்கில்). (Revenue) Mileage.	வசூல் (பயணச் சீட்டுகளின் விற்பனை).
	(6)	(7)	(8) ரூ.
1966-67 ..	34 23,11,981	602,29,000	8,13,48,724
1967-68 ..	42,30,00,000	703,00.000	10,37,00,000

1966-67-ல் சென்னை நகர, புற நகர், நீள்தொலை பேருந்துப் போக்குவரத்துகளில் நாளொன்றுக்கு ஒரு பேருந்து ஏற்றிச் சென்ற பயணிகளின் அன்றாட எண்ணிக்கை 906-ஆக இருந்தது. இது 1965-66-ல் 955 ஆக இருந்தது.

(ii) குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகள்— குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகளின் வேலை முன்னேற்றம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு,	தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறைக்கென துறையினரின் பட்டறைகளில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1966-67	224
1967-68 (எதிர்பார்ப்பது) ..	572

தனியார் நிறுவனங்களில் கட்டப்பட்ட வண்டி மேல் பகுதிகள்.	மொத்தம்.
(3)	(4)
....	224
....	572

தமிழ் நாட்டில் பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை யாக்கியதன் மூலம், ஏற்பட்ட அதிகரித்த பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கென குரோம்பேட்டையிலும் நாகர்கோயிலிலும் உள்ள பட்டறைகளின் உற்பத்தித் திறன் இந்த ஆண்டு உயர்த்தப்பட்டது நாட்டத்திற்குரிய ஒன்றாகும்.

தற்போது குரோம்பேட்டையிலுள்ள அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பட்டறையின் திறன் நாளொன்றுக்கு இரண்டு வண்டி மேல் பகுதிகள் அல்லது திங்களொன்றுக்கு 50 வண்டி மேற்பகுதிகள் கட்டுவதாகும். இராணிததோட்டம் பட்டறையின் திறன் திங்களொன்றுக்கு 15 வண்டி மேல் பகுதிகள் கட்டுவதாகும்.

இந்திய உலகத்தொழில்—வாணிக சந்தைக்கு வருகிற பொது மக்களின் வசதிக்கென அந்த சந்தைக்கென ஓடவிடுவதற்காக தனிப்பட்ட முறையில் 3 வண்டிகள் அமைக்கப்பட்டன.

(iii) பணியாளர்.—1966-67, 1967-68 ஆண்டுகளில் இத் துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

(1)	1966-67 (31-12-1966 அன்றிருந்த படி.) (2)	1967-68 (31-12-1967 அன்றிருந்த படி.) (3)
(a) தொழில் நுட்பப் பணியாளர்—		
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் ..	230	308
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நீங்கலான ஏனைய பணியாளர்கள்.	4,306	5,109
மொத்தம் ..	4,536	5,417
(b) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—		
(i) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் ..	531	623
(ii) மேற்பார்வைப் பணியாளர்கள் நீங்கலாக ஏனைய பணியாளர்கள்.	5,758	6,734
மொத்தம் ..	6,289	7,357

ஆய்வு ஆண்டில் தொழில் நுட்பப் பணியாளர் எண்ணிக்கையில் 881 கூடுதலாகியது. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையில் 1,068 கூடுதலாகியது.

7. நெரிசல் நேரமற்ற பிற நேரங்களில் போக்குவரத்துகளைக் குறைத்தல்

போக்குவரத்துகள் குறித்த விவர அட்டவணைகளைத் தயாரிப்பதற்கென 1967 ஜூலைக்கு முன் மேற்கொள்ளப்பட்ட முறையின்கீழ் வைகறையிலிருந்து இரவு நெடுநேரம் வரை குறிப்பிட்ட இடைக்காலங்களில் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்பட்டன. ஒரு நாளின் நெரிசல் நேரத்திற்கும் நெரிசல் அற்ற நேரத்திற்கும் இடையில் வேறுபாடு எதுவும் காட்டப்படவில்லை. நண்பகல் 12 மணிக்கும், பிற்பகல் 3 மணிச்கும் இடையில் நகரின் வழித்தடங்கள் பலவற்றில் பேருந்துகள் காலியாகவே ஓடிக்கொண்டிருந்தன. போக்குவரத்து இயக்கச் செலவைச் சிக்கனப்படுத்துவதன் பொருட்டு நெரிசலற்ற நேரங்களின் பொழுது, அதாவது நண்பகல் 12 மணியிலிருந்து பிற்பகல் 3 வரையில் நீண்ட இடைவெளிகளில்தான் பேருந்துகளை ஓட்டுவதென முடிவு செய்யப்பட்டது. 24—7—1967 முதல் மேல் குறிப்பிட்ட

1968 மார்ச் 16]

இடைவெளிகளின் பொழுது விடப்பட்ட போக்குவரத்துகள் 623 குறைக்கப்பட்டன. அதன் விளைவாக நாளொன்றுக்கு ஏறத்தாழ, 3,000 மைல் மிச்சமாயிற்று. இரண்டாவது, உலகத் தமிழ் மாநாடு காரணமாகவும், 1968-ஆம் ஆண்டு இந்திய உலகத் தொழில்—வாணிகச் சந்தை காரணமாகவும் ஏற்பட்ட அதிகப் போக்குவரத்துச் சிக்கலைத் தீர்க்கும் பொருட்டு இந்த முறை 1—1—1968 முதல் நிறுத்தப்பட்டது. தொழில் சந்தை முடிந்த பிறகு இந்த முறை மீண்டும் கொண்டு வரப்படும்.

8. சென்னை கிளையில் கூடுதலான போக்குவரத்துக்களும் வழித்தடங்களும்

(அ) சென்னைக் கிளையில் கீழ்க்கண்ட புதிய வழித் தடங்கள் துவக்கப்பட்டன :—

(i) நகர, புறநகர் வழித்தடங்கள்

				பேருந்துகள்.
1	வழித்தடம்	18 C	பாரிமுனை—சைதாபேட்டை (மேற்கு).	4
2	ஷை	11 B	பாரிமுனை—தியாகராயநகர் ..	4
3	ஷை	21 E	பாரிமுனை—பட்டினப்பாக்கம் ..	2
4	ஷை	61 C	இ. பெ. தொழிற்சாலை—ஆவடி ..	3
5	ஷை	61 D	ஆவடி புகைவண்டி நிலையம்—ஆவடி விமான தளம்.	1
6	ஷை	15 C	பாரிமுனை—நுங்கம்பாக்கம் புகை வண்டி நிலையம்.	4
7	ஷை	17 D	பாரிமுனை—அசோக் நகர் ..	4
8	ஷை	27 B	ஷெணாய்நகர்—திருவல்லிக்கேணி	4
9	ஷை	38 C	டி. வி. கே. நகர்—விவேகானந்தர் இல்லம்,	4
10	ஷை	48 A	இ. பெ. தொழிற்சாலை—பெரம்பூர்	2
11	ஷை	51 B	பிராட்வே—சித்தலப்பாக்கம் ..	2
12	ஷை	47 A	இ. பெ. தொழிற்சாலை—அடையாறு	6
13	ஷை	11 D	பாரிமுனை—ரங்கராஜபுரம் ..	2
14	ஷை	13 A	தியாகராயநகர்—திருவல்லிக்கேணி ..	4
15	ஷை	27 C	ஷெணாய் நகர்—திருவல்லிக்கேணி ..	2
16	ஷை	24 A	அரும்பாக்கம்—சிம்சன்	2
17	ஷை	38 D	கலைக்கல்லூரி—மூலக்கடை	2
18	ஷை	27 D	பட்டினப்பாக்கம்—தாக்கர் சத்திரம் ..	4
19	ஷை	4 G	மந்தவெளி—தங்கசாலை	4
20	ஷை	64 A	உயர்நீதிமன்றம்—மூலக்கடை ..	2
21	ஷை	71 A	அம்பத்தூர் தொழில்பேட்டை—எழும்பூர்.	2
22	ஷை	14 A	தங்கசாலை—அரும்பாக்கம்	4
23	ஷை	5 E	மயிலை—அசோக் நகர்	3
24	ஷை	5 C	சைதாப்பேட்டை—மயிலை	4
25	ஷை	24 B	விவேகானந்தர் இல்லம்—ஷெணாய் நகர்.	2
26	ஷை	70 A	சென்னை—பழந்தாண்டலம்	1

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(ii) நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து.

				பேருந்து.
1	துணைப்போக்கு வரத்து	32	தியாகராயநகர்—அமைந்தகரை ..	1
2	ஷை	33	எழும்பூர்—தண்டையார்பேட்டை ..	1
3	ஷை	34	சைதாப்பேட்டை—கௌரிவாக்கம் ..	1

(ஆ) கீழ்க்கண்டுள்ள வழித்தடங்களில் போக்குவரத்து அதிகப்படுத்தப் பட்டுள்ளது :—

				பேருந்துகள்.
1	வழித்தடம்	43	இ. பெ. தொழிற்சாலை—பட்டினப் பாக்கம்.	2
2	ஷை	47	அடையாறு—இ. பெ. தொழிற்சாலை.	2
3	ஷை	5 F	அடையாறு—மயிலை	2
4	ஷை	21 A	துறைமுகம்—இந்திராநகர்	2
5	ஷை	6	எம்.யூ.சி.—சுங்கச்சாவடி	4
6	ஷை	6 C	எம்.யூ.சி.—சுங்கச்சாவடி	2
7	ஷை	18 C	பாரிமுனை—சைதாப்பேட்டை	2
8	ஷை	4 D	தண்டையார்பேட்டை—எழும்பூர் ..	2
9	ஷை	61 B	பிராட்வே—வீராபுரம்	2
10	ஷை	4 E	தங்கசாலை—அடையாறு	2
11	ஷை	29 B	பெரம்பூர்—தியாகராயநகர்	2
12	ஷை	61 D	பூவிருந்தவல்லி—வீராபுரம்	1
13	ஷை	21	பாரிமுனை—மந்தவெளி	6
14	ஷை	19 M	பிராட்வே—திருவான்மியூர்	2

(இ) சென்னைக் கிளைப் போக்குவரத்தில் செய்துள்ள பிற மாறுதல்கள் பின்வருமாறு :—

1	வழித்தடம்	43	மந்தவெளியிலிருந்து, பட்டினப்பாக்கத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
2	ஷை	47	சர்மாநகரிலிருந்து, இ. பெ. தொழிற்சாலைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது,
3	ஷை	14	சர்மாநகரிலிருந்து, அரும்பாக்கத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
4	ஷை	28 C	மீலைச்சாலையிலிருந்து, கலைக்கல்லூரிக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
5	ஷை	44	கொருக்குப்பேட்டையிலிருந்து, இந்திய எண்ணெய் கார்ப்பரேஷனுக்கு நீட்டிக்கப் பட்டது.
6	ஷை	6 B	ராயபுரம் காவல் நிலையத்திலிருந்து, காசி மோட்டிற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
7	ஷை	21 A	பாரிமுனையிலிருந்து, துறைமுகத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
8	ஷை	48 A	பெரம்பூரிலிருந்து, மூலக்கடைக்கு நீட்டிக்கப் பட்டது.

9	வழித்தடம்	27 B	சர்மாநகரிலிருந்து, அரும்பாக்கத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
10	ஷை	58 A	ஒரக்காட்டிலிருந்து, அரும்மந்தை கிராஸ் சாலைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
11	ஷை	18 B	மலைச்சாலையிலிருந்து, பாரிமுனைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
12	ஷை	10 B	சைதாப்பேட்டையிலிருந்து, கேசவபெருமாள் புரத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
13	ஷை	23 C	கிள்ளியூரிலிருந்து, தாக்கர்சத்திரத்திற்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.
14	ஷை	32 A	பிரபாத்திலிருந்து, ஸ்டான்லி மருத்துவ மனைக்கு நீட்டிக்கப்பட்டது.

(ஈ) காலையிலும் மாலையிலும் மாணவர்களுக்கென தனி வண்டிகள் தொடர்ந்து விடப்பட்டன. முக்கிய சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள் முதலியவை சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட கூடுதல் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க தனி வண்டிகள் ஓட்டப்பட்டன. கூட்டம் அதிகமாயுள்ள வண்டி நிற்குமிடங்களில் பயணச் சீட்டுகள் கொடுக்க தனி கண்டக்டர்களைப் போடும் முறை தொடர்ந்து செயல்பட்டது.

(உ) தற்போது 37 நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துக்கள் (தனிப் போககுவரத்துக்கள் உட்பட) நகரில் பல்வேறு வழித்தடங்களில் செயல்படுகின்றன. 130 வழித்தடங்களில் போக்குவரத்துக்கள் மூலம் உரிய ஆதாயம் கிட்டுவதாயில்லை. அத்துடன், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து அனைத்தும் தனிப் போக்குவரத்து அனைத்தும் உரிய ஆதாயம் அளிப்பனவாயில்லை. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டும், நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கவும் உரிய ஆதாயம் தராத இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்படுகின்றன.

(ஊ) தற்போது 665 நகரப் போக்குவரத்துக்கள், 37 நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்துக்கள், 356 வெளியூர்ப் போக்குவரத்துக்கள், 48 நகர்—வெளியூர்ப் போக்குவரத்துக்கள் இயக்கப்படுகின்றன.

9. கட்டணங்களை மாற்றியமைத்தல்.

தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையின் கட்டண வீதங்கள் 1964-ஆம் ஆண்டு எப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. எரிபொருள், உதிரிப் பகுதிகள் ஆகியவற்றின் விலை உயர்ந்துள்ளதைச் சரிக்கட்டவும், வரி விதிப்புகளைச் சரிக்கட்டவும், தொழிலாளர்களுக்கு வசதிகள் வழங்குவதற்காகும் செலவை ஈடு செய்யவும் கட்டண வீதங்கள் மாற்றப்பட்டன. அது முதல் துறையின் பல்வேறு போக்குவரத்துக்களின் கட்டண வீதங்களில் மேற்கொண்டும் செய்யப்பட்ட மாறுதல் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

(1) நீள் தொலைப் போக்குவரத்துக்கள்—மாநிலங்களுக்கிடையில் இயங்கும் விரைவுப் போக்குவரத்துக்கள், கன்னியாகுமரிக் கிளையின் விரைவுப் போக்குவரத்துக்கள் உட்பட.—இந்தப் போக்குவரத்துக்கள் குறித்து 1964-ஆம் ஆண்டு எப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் சம வெளிகளைப் பொருத்த வரையில் மைல் ஒன்றுக்கு 5 காசு என்ற வீதத்திலும், மலைப் பகுதிகளைப் பொருத்த வரையில, மைல் ஒன்றுக்கு 10 காசு என்ற வீதத்திலும் கட்டணங்கள் விதிக்கப்பட்டன. அவ்வாறு கணக்கிடப்பட்ட கட்டணங்கள் அடுத்துள்ள 25 காசுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டன. பின்னர், போக்குவரத்தினை இயக்குவதற்கான செலவு மேலும் அதிகரித்ததைச் சரிக்கட்டும் பொருட்டு, இந்தப் போக்குவரத்துக்களின் கட்டணங்கள், சமவெளிகளைப் பொருத்த வரையில், மைல் 1-க்கு 5 காசு என்பதிலிருந்து 6 காசாகவும், மலைப்பகுதிகளைப் பொருத்த வரையில் மைல் ஒன்றுக்கு 10 காசு என்பதிலிருந்து 12 காசாகவும் உயர்த்தப்பட்டன. அவ்வாறு

கணக்கிடப்பட்ட கட்டணங்கள் அடுத்துவரும் 10 காசின் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்பட்டன. கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்ட பிறகு நீள் தொலைப் போக்குவரத்தில் மக்கள் பயணம் செய்வது குறைந்து விட்டது. ஏனென்றால், இரயில்வேக்களிடமிருந்து போட்டி கிளம்பியது. பகல் நேரத்தில் கூடுதலான இரயில்கள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்துப் போக்குவரத்தினரிடமிருந்தும் போட்டி கிளம்பியது. அதிகப்பயணிகள் நீள் தொலைப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதை ஊக்குவிப்பதற்கென, மாநிலங்களுக்கிடையில் இயங்கும் விரைவுப் போக்குவரத்து, கன்னியாக்குமரிக் கிளையின் விரைவுப் போக்குவரத்து உட்பட நீள் தொலைப் போக்குவரத்துக் கட்டணங்களை அரசாங்கம் குறைத்தது. அதாவது, சமவெளிகளைப் பொறுத்த வரையில் மைல் ஒன்றுக்கு 6 காசு என்பதிலிருந்து 5 காசாகவும், மலைப்பகுதிகளைப் பொறுத்த வரையில் 12 காசு என்பதிலிருந்து 10 காசாகவும் அரசாங்கம் 1967-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1 ஆம் தேதி முதல் கட்டணங்களைக் குறைத்தது. அவ்வாறு கணக்கிடப்பட்ட கட்டணங்கள் அடுத்த 10 காசுக்கு முழுமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று ஆணை இடப்பட்டது.

(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 மைல் அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்குள் சென்னை மாநகர்ப் போக்குவரத்துகளும் சென்னைக் கிளையின் புறநகர்ப் போக்குவரத்துக்களும்.—இந்த போக்குவரத்துக்களில் 1964-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் கீழ்க்கண்ட வீதங்களில் கட்டணங்கள் விதிக்கப்பட்டன:—

தோராயமாக, இரண்டு கிலோ மீட்டர் கொண்ட முதல் பயண நிலைக்கு —10 காசு.

தோராயமாக, இரண்டு கிலோ மீட்டர் கொண்ட அடுத்து வரும் ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் கூடுதலாக—4 காசு.

மேலே குறிப்பிட்ட வீதங்களில் கணக்கிடப்பட்ட மடங்குகளில் கட்டணங்களைச் செலுத்துவதில் வசதிக் குறைவு ஏற்படுவதாகப் பொது மக்களிடமிருந்து முறையீடு வந்தது. பொது மக்களுக்குச் சில்லறைகள் வழங்குவதில் இடர்பாடுகள் உள்ளதாகப் பணியாளர்கள் தெரிவித்தனர். அதே சமயத்தில் சென்னை மாநகருக்குள்ளும், அதையடுத்துள்ள பகுதியிலும் நீள் தொலைப் பயணிகளுக்குச் சிறிது சலுகை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று முறையீடுகள் வந்தன. பேருந்துப் பணியாளர்களும் பயணிகளும் அனுபவித்து வந்த இடர்ப்பாடுகளை நீக்கும் பொருட்டும், நீள் தொலைப் பயணிகளுக்குச் சலுகை அளிக்கும் பொருட்டும், 1967-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ஆம் நாள் முதல் கீழே கண்டுள்ளபடி, போக்குவரத்துக்களின் கட்டண வீதங்களை அரசாங்கம் மாற்றியமைத்தது:—

1967-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ஆம் தேதிக்கு முன்பு நடைமுறையில் இருந்த கட்டணங்கள்.	1967-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ஆம் நாள் முதற்கொண்டு மாற்றியமைக்கப்பட்ட கட்டணங்கள்.
காசு.	காசு.
10	10
14	15
18	20
22	20
26	25
30	30
34	35
38	35
42	40
46	45
50	45

1967 செப்டம்பர் 15-க்கு முன்பு நடைமுறையில் இருந்த கட்டணங்கள்.	1967 செப்டம்பர் 15-ம் நாள் முதற்கொண்டு மாற்றி யமைக்கப்பட்ட கட்டணங்கள்.
காசு.	காசு.
54	50
58	55
62	60
66	65
70	70
74	70
78	75
82	80
86	85
90	90
94	90
98	95

இப் புதிய வீதங்களில் கட்டணங்களை விதித்து வசூலிப்பதற்காக, 15 கல் தொலைவு அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்குள்ள புறநகர் பேருந்து வழித்தடங்களின் நீளத்தை, சந்தர்ப்பத்திற்கேற்ப சென்னை பிராட்வே பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது சென்னை தங்கசாலைப் பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது கணக்கிட வேண்டும் என்று ஆணையிடப்பட்டுள்ளது.

(3) <u>சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவு அல்லது 24 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு அப்பாலும் சென்னைக் கிளை இயக்குகின்ற புறநகர்ப் போக்குவரத்து.</u>—இந்தப் போக்குவரத்துக்களில் இப்போது தோராயமாக 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவுள்ள முதல் நிலைக்கு 10 காசும் தோராயமாக 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவுடைய அடுத்து வரும் நிலைக்கு கூடுதலாக 4 காசும் கட்டணம் விதிக்கப்பட்டுள்ளது. அரசுத் துறையிலும் தனியார் துறையிலும் ஒட்டப்படுகின்ற மாநகர்ப் பேருந்துகளிலும் 15 கல்லுக்கு மேற்பட்ட தொலைவுடைய புறநகர்ப் பேருந்துகளிலும் விதிமுறை எதுமின்றி பலவாறாகக் கட்டணங்கள் விதித்து வசூலிக்கப்படுகின்றன. புறநகர்ப் பேருந்துகள், நாள்தோறும் தங்கள் வாழ்க்கைத் தொழிலுக்காக சென்னை மாநகர் வரைப் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களாலேயே பெரும்பாலும் பயன்படுத்தப் படுகின்றன. எனவே, இவ்வழித் தடங்கலில் கட்டண வீதங்களை தாறுமாறாக இல்லாமல் கட்டணங்களை ஐந்து காசின் மடங்குகளில் மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதுகின்றது. அதற்கேற்ப, சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் அல்லது 24 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுடைய வழித்தடங்களில் சென்னைக் கிளை ஓட்டுகின்ற புறநகர்ப் பேருந்துகளில் 1968-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ஆம் தேதி முதற்கொண்டு மாற்றியமைத்த பின்வரும் வீதங்களில் கட்டணம் வசூலிக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது :—

(அ) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவுடைய சுற்றுப்புறப் பகுதிக்குள்.	மேலே (2) துணைப்பாராவில் குறிப்பிட்டுள்ள சென்னை மாநகரப் போக்கு வரத்துகளுக்குரிய கட்டணங்கள்.
(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு அப்பால் ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும்.	கூடுதலாக 2·5 காசு வசூலிக்கப் படும்.

இக் கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக விதிக்கப்படும்; 5 காசின் உயர்ந்த மடங்குகளுக்கு முழுமைத் தொகையாக அமைக்கப்படும். வழித் தடத்தின் தொலைவு சந்தர்ப்பத்திற்கேற்ப சென்னை பிராட்வே பேருந்து நிலையத்திலிருந்தாவது, சென்னை தங்கசாலை பேருந்து நிலையத்திலிருந் தாவது கணக்கிடப்படும்.

(4) சென்னைக் கிளையின் மாவட்டப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள்.—பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணியை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை படிப்படியாகச் செயல்படுத்துவதையொட்டி இத்துறை இப்போது மாவட்டப் போக்குவரத்துக்கள் பலவற்றை இயக்கி வருகின்றது. இந்தப் பேருந்துகளில் வசூலிக்கப்படும் கட்டண வீதங்கள் மேலே 5-வது பாராவில் ஏற்கெனவே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவாறு வேறுபட்டவையாக இருந்தன. பேருந்துக் கட்டணங்களை முடிவு செய்வதில் சரிநிகரான கட்டண விதங்களைப் பின்பற்ற வேண்டியது அவசியமென்றும் மாவட்டப் போக்குவரத்துக்கள் அவற்றிற்குரிய வருவாயை ஈட்டித்தருவதுடன் மாநகரப் பேருந்துகளில் ஏற்படக்கூடிய இழப்பை ஓரளவுக்குச் சரிகட்ட வேண்டுமென்றும் அரசாங்கம் கருதியது. அதற்கேற்ப, சென்னைக் கிளையின் மாவட்டப் போக்குவரததுகளில் ஒரு கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு 2·5 காசு வீதம் கட்டணம் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது. அவ்வாறு கணக்கிடப்படும் கட்டணம் 10 காசின் உயர் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படுகிறது. இதனால் கண்டக்டர்கள் குறைந்த எண்ணிக்கையில் பயணச்சீட்டுக் கட்டுக்களை எடுத்துச் செல்ல வசதியாக இருக்கும். இந்த வண்டிகளில் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 20 காசு வசூலிக்கப்படுகிறது. இல்லையென்றால் சென்னை மாநகரில் குருந் தொலைவிற்குப் பயணம் செய்கின்றவர்கள் நெடுந்தொலைப் பயணிகளுக்கு இடம் கிடைக்காதபடி அவற்றில் பயணம் செய்ய முற்படுவார்கள்.

(5) கன்னியாகுமரிக் கிளை.—நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்குள் ஓட்டப்படுகின்ற பட்டணப் பேருந்துகளும் புறநகர்ப் பேருந்துகளும். (ஆ) நாகர்கோயில் பட்டணத்திலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்கு அப்பாற்பட்ட தொலைவுடைய வழித் தடங்களில் ஓட்டப்படும் புறநகர்ப் பேருந்து போக்குவரத்து. (இ) வெளியூர்ப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, மாவட்டப் பேருந்துப் போக்குவரத்து, இடை மாநிலப் பேருந்துப் போக்குவரத்து.—இந்தப் பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களிலும் தோராயமாக முதல் 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு 10 காசும், தோராயமாக அடுத்த ஒவ்வொரு 2 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கும் கூடுதலாக 4 காசும் கட்டண வீதம் இருந்தது. கன்னியாகுமரிக் கிளையிலும் சென்னைக் கிளையில் உள்ளதற்கு நிகரான வீதங்களில் கட்டணங்களை மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்று முறையீடுகள் வந்துள்ளன. மேலும், சென்னைக் கிளையில் எந்தக் காரணங்களுக்காக கட்டண வீதங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டனவோ அவையே கன்னியாகுமரிக் கிளைக்கும் பொருந்தும். எனவே, மேலே குறிப்பிட்ட கன்னியாகுமரிக் கிளையின் கட்டண வீதங்களையும் 1968-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதற்கொண்டு பின்வருமாறு மாற்றியமைக்க அரசு முடிவு செய்துள்ளது—

(அ) நாகர்கோயில் நகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகள், நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் சுற்றளவுக்குட்பட்ட இடங்களுக்குச் செல்லும் புறநகர்ப் போக்குவரத்துகள்.

சென்னை மாநகரிலிருந்து 15 கல் தொலைவுச் சுற்றுப்புறப் பகுதிக்குள் ஓட்டப்படுகின்ற சென்னைக் கிளையின் மாநகரப் போக்குவரத்துகளுக்கும் புறநகரப் போக்குவரத்துகளுக்கும் மேலே (2) துணைப் பாராவில் கண்டுள்ளவாறு மாற்றியமைக்கப்பட்டு இப்போது நடைமுறையில் உள்ள கட்டண வீதங்களே நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 மைல் சுற்றளவுப் பகுதிக்குள் இயக்கப்படுகின்ற நாகர்கோயில் நகரப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளுக்கும் புறநகர்ப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளுக்கும் பின்பற்றப்படும்.

(ஆ) நாகர்கோயில நகரிலிருந்து 10 கல் தொலைவுச் சுற்றளவிற்கு அப்பாற்பட்ட இடங்களுக்கு கன்னியாகுமரிக் கிளையினால் ஓட்டப்படுகின்ற புறநகர்ப் பேருந்துகள்.

மாற்றியமைக்கப்பட்ட கட்டண வீதங்கள் வருமாறு:—

(i) நாகர்கோயிலிருந்து 10 கல் தொலைவுச் சுற்றளவிற்குள்.	நாகர்கோயில் நகரப் பேருந்துகளில் வசூலிக்கப்படும் கட்டணங்கள்.
(ii) நாகர்கோயில் நகரிலிருந்து 10 கல் தொலைவிற்கு அப்பால்—ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும்.	கூடுதலாக 2·5 காசு வசூலிக்கப்படும். கட்டணங்கள் 5 காசின் மடங்குகளாக இருக்கும், இவை 5 காசின் உயர் மடங்கிற்கு முழுமையாக்கப்படும்.

(இ) கன்னியாகுமரிக் கிளையின் வெளியூர், மாவட்ட இடை மாநிலப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகள்—

மாற்றியமைத்த கட்டணங்கள் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 2·5 காசுகள். இக் கட்டணங்கள் குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 20 காசு என்கிற கட்டணத்திற்குட்பட்டு 10 காசின் உயர்மடங்குகளாக முழுமையாக்கப்படும்.

10. விடுமுறை நாட்சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள்.

இத் துறையினால் ஓட்டப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் விடுமுறை நாட்சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று பொது மக்களிடமிருந்து முறையீடுகள் வந்தன. இந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றும் பொருட்டு 1967-ம் ஆண்டு செப்டெம்பர் மாதம் 15-ம் தேதி முதற்கொண்டு விருப்பப் பயணச் சீட்டுகளைப் பயணிகளுக்கும் வழங்குவதற்கான திட்டமொன்றுக்கு அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. இப்பயணச் சீட்டுகள் நகர வழித்தடங்கள் அனைத்துக்கும் செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டுகள் விடுமுறை நாட்களிலும், ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் விற்பனை செய்யப்படுகின்றன. அவை எந்த நாளன்று விற்பனை செய்யப்படுகின்றனவோ அந்த நாளுக்கு மட்டுமே செல்லுபடியாகும். இப்பயணச் சீட்டு ஒவ்வொன்றுக்குமுரிய மதிப்பு ரூ. 1·50 என்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

11. குருடர்களுக்கும், ஊனமுடையோருக்கும் சலுகை.

இத்துறையின் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வதற்கு குருடர்களும் ஊனமுடையோருக்கும் அரசாங்கம் சலுகை வழங்கியுள்ளது. வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகை குறித்த விவரங்கள் வருமாறு :—

(அ) இத்துறையின் பேருந்துகளில் குருடர்களும் ஊனமுடையோரும் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுவார்கள். இவர்களுக்குத் துணை வருவோருக்கு முழுக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும்.

(ஆ) தன் ஒரு காலைப் பயன்படுத்த இயலாத நிலையில் உள்ள முடவர்களுக்கும் சலுகை உண்டு.

(இ) குருடர் அல்லது ஊனமுடையோர் துணையின்றித் தாமே பயணம் செய்வார்களானால், அவருக்குத் துணை ஏதும் தேவையில்லை என்று கருதப்பட்டு, அவருக்குச் சலுகை ஏதும் வழங்கப்படமாட்டாது.

(ஈ) இப் பேருந்தின் மூலம் பயணம் செய்கின்ற குருடர் அல்லது ஊனமுடைய ஒருவர் சிகிச்சை பெற்று வருகிறார் என்று மருத்துவர் ஒருவரின் சான்றிதழைக் காண்பிக்க வேண்டும் அல்லது மருத்துவமனைச் சீட்டைக் காண்பிக்க வேண்டும்.

(உ) இச் சலுகை நகரப் பேருந்துகளில் மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

(ஊ) இச் சலுகை சிகிச்சை பெறும் காலத்திற்கு மட்டுமே அனுமதிக்கத்தக்கதாகும்.

[1968 மார்ச் 16

12. நீள் தொலைப் பேருந்துப் போக்குவரத்து.

(அ) இவ்வாண்டில் பின்வரும் நீள் தொலைப் பேருந்துப் போக்கு வரத்துகள் தொடங்கப்பட்டன—

(1) வழித்தடம்—547—திருச்சி-கோடைக்கானல்—2 பேருந்துகள்.
(2) வழித்தடம்—548—சென்னை-நாகப்பட்டணம்—2 பேருந்துகள்.
(3) வழித்தடம்—549—கோயம்புத்தூர்-சேலம்—2 பேருந்துகள்.
(4) வழித்தடம்—550—சென்னை-நெய்வேலி—2 பேருந்துகள்.
(5) வழித்தடம்—551—நாகப்பட்டினம்-தூத்துக்குடி—2 பேருந்துகள்
(6) வழித்தடம்—552—சென்னை-சேலம்—2 பேருந்துகள்.
(7) வழித்தடம்—553—மதுரை-கோயம்புத்தூர்—2 பேருந்துகள்.
(8) வழித்தடம்—554—பழனி-குருவாயூர்—1 பேருந்து.
(9) வழித்தடம்—555—தஞ்சாவூர்-சேலம்—2 பேருந்துகள்.

(ஆ) பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை முன்னிட்டும், செலவைச் சிக்கனப்படுத்த வேண்டிய அவசியத்தைக் கருதியும் அடுத்த ஆண்டில் புதிதாக நீள் தொலை வழித்தடம் எதையும் தொடங்குவதற்கான சாத்தியக்கூறு குறைவே.

(இ) நீள் தொலைப் பேருந்துகளின் மூலம் கிடைக்கிற வருவாயைப் பெருக்கும் பொருட்டு, இப்பேருந்துகளில் 35 இருக்கைகளுக்குப் பதிலாக 39 இருக்கைகள் அமைத்திருக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கம் ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இப்போது கட்டப்படும் நீள் தொலைப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் 39 இருக்கைகள் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. பழைய வண்டிகளில் படிப்படியே இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை 39 ஆக உயர்த்தப்பட்டு வருகிறது. 1967–68-ம் ஆண்டில் இவ்வாறு இருக்கைகள் மாற்றியமைக்கும் வேலை முடிவுறும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

(ஈ) இப்போது, 55 நீள் தொலை வழித்தடங்களில் 146 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்றன.

13. கன்னியாகுமரிக் கிளையின் கூடுதல் பேருந்துகளும் வழித் தடங்களும்

(அ) கன்னியாகுமரிக் கிளையில் பின்வரும் புது வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டன.—

(i) நகர வழித்தடங்கள்—வெளியூர் வழித்தடங்கள்.

(1) வழித்தடம் 1-D—குருசடை—மகாராஜபுரம்—2 பேருந்துகள்.
(2) வழித்தடம் 15-C—குழித்துறை—கோதையாறு—1 பேருந்து.
(3) வழித்தடம்—17-C—நாகர்கோயில்-குறும்பனை—1 பேருந்து.
(4) வழித்தடம்—29—கொளச்சல்—குலசேகரம்—2 பேருந்துகள்.
(5) வழித்தடம்—23-A—நாகர்கோயில்-முப்பந்தல்—1 பேருந்து.
(6) வழித்தடம்–38–நாகர்கோயில்-கேசவன் புத்தன்துறை–1 பேருந்து.
(7) வழித்தடம்—61—நாகர்கோயில்-சிவகாசி—2 பேருந்துகள்.
(8) வழித்தடம்—62—நாகர்கோயில்-ஸ்ரீவல்லிப்புத்தூர்-2பேருந்துகள்.
(9) வழித்தடம்—63—நாகர்கோயில்-இராஜபாளையம்—2 பேருந்துகள்.
(10) வழித்தடம்–64–காளியாக்காவிளை திருநெல்வேலி-2 பேருந்துகள்.
(11) வழித்தடம்—16-B—தூற்றூர்-கரிங்கல்—1 பேருந்து.
(12) வழித்தடம்—30—குழித்துறை-தெங்கப்பட்டினம்—1 பேருந்து.

(13) வழித்தடம்—12-B—நாகர்கோயில்-மருதன்கோடு—1 பேருந்து.

(14) வழித்தடம்—10-E—துக்களை-உதயமார்த்தாண்டம்—1 பேருந்து.

(15) வழித்தடம்—14-A—கொல்லங்கோடு-தோடுவெட்டி—1 பேருந்து.

(ii) நெரிசல் நேரப் போக்குவரத்து.

(1) குருசடை-மெக்கா மண்டபம்—1 பேருந்து.

(2) குருசடை-வேர்க்கிலம்பி—1 பேருந்து.

(3) தோடுவெட்டி-ஆலஞ்சோலை—1 பேருந்து.

(4) நாகர்கோயில்-மணக்குடி—1 பேருந்து.

(5) நாகர்கோயில்—பள்ளியாடி—1 பேருந்து.

(6) நாகர்கோயில்-வெள்ளிச்சந்தை—1 பேருந்து.

(7) நாகர்கோயில்-திங்கள்கடை—1 பேருந்து.

(8) குருசடி-திங்கள் சந்தை—1 பேருந்து.

(9) நாகர்கோயில்-மேலக்கிருஷ்ணன் புதூர்—1 பேருந்து.

(ஆ) ஆய்வுக்காலத்தின்போது கூடுதலாகப் பேருந்துப் போக்குவரத்து எதையும் இயக்கவில்லை.

14. தொழில் நுட்ப மேம்பாடுகள்.

(அ) பணிமனைகள்.—சென்னை மாநகர், சென்னை மாநகரில் இப்போதுள்ள பணிமனைகளில் ஒரு பணிமனையில் எத்தனை பேருந்துகளைத் திறம்பட வைத்துப் பேணுவதற்கு இயலுமோ அத்தனைப் பேருந்துகள் பேணிவரப்படுகின்றன. பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்துக்களை நாட்டுடைமையாக்குவதன் காரணமாக, தற்போதுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையுடன் ஏறத்தாழ 190 வண்டிகள் கூடுதலாகப்படுமென எதிர்பார்க்கப் படுவதைக்கருதி மாநகரில் புதிய பணிமனை ஒன்றை ஏற்படுத்த வேண்டிய அவசியம் உள்ளது. இதற்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

(ஆ) பணிமனைகள்—வெளியூர்.—(i) குமிலியில் பணிமனை ஒன்று கட்டப் பட்டுவருகிறது; இது முடிவுறும் தருவாயில் உள்ளது.

(ii) ஆய்வு ஆண்டின்போது தூத்துக்குடியில் ஒரு பணிமனை கட்டப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றது.

(iii) பாபநாசம், கோவில்பட்டி, விருதுநகர், உதகமண்டலம், மதுரை, திண்டுக்கல், திருநெல்வேலி, சிதம்பரம், கடலூர், தருமபுரி, திருவண்ணாமலை, தஞ்சாவூர், வேலூர், ஆரணி, காஞ்சீபுரம் ஆகிய இடங்களில் புதிய பணிமனைகள் கட்டும் செயற்குறிப்புகள் உள்ளன. நீள்தொலை கடுவிசைப் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளையும், மாவட்டங்களில் அரசு எடுத்துக்கொள்ளும் வழித்தடங்களில் இயக்கப் படும் பேருந்துப் போக்குவரத்துகளையும் நடத்தி வருவதற்கு வசதி யளிக்கும் பொருட்டு இவ்விடங்களிள் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(இ) பேருந்து நிலையங்கள்.—பயணிகளுக்கான வசதிகளைக் கொண்ட பேருந்து நிலையம் ஒன்று பாரி முனையில் இருந்த பேருந்து நிலையத்திற்குப் பதிலாக உயர் நீதி மன்ற வளைவுக்குள் தென்மேற்கு மூலையில் 1967-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 5-ம் தேதி முதற்கொண்டு செயல்படத் தொடங் கியது.

எல்லா வசதிகளும் பொருந்திய புதிய பேருந்து நிலையம் ஒன்று உதகமண்டலத்தில் 1967-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 25-ம் தேதி முதல் செயல்படத் தொடங்கியது.

1968-69-ம் ஆண்டில் புதிதாக எதும் பேருந்து நிலயம் கட்டுவதற்குச் செயற் குறிப்பில்லை. செலவைச் சிக்கனப்படுத்தவேண்டியதன் அவசியத்தை முன்னிட்டு, கிடைக்கும் நிதிகளை பணிமனை—பேருந்து நிலயங்களாகப் பணியாற்றத்தக்கப் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்குச் செலவிடத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

15. டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

(அ) சென்னையில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவில் ஐந்து வார்ப்படங்கள் உள்ளன. இப்பிரிவு மூன்று தொடர் முறைகளில் (Shifts) செயல்படுகின்றது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

ஆண்டு.	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
1966-67 .. — — — ..	10,094
1967-68 (31-1-1968 வரை)	9,707

(ஆ) நாகர்கோயிலில் உள்ள தொழிற்சாலையில் இரண்டு வார்ப்படங்கள் உள்ளன. புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களுக்கான தேவையைச் சரிக்கட்டவும் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவைக் குறைக்கவும் இத்தொழிற்சாலை 1967 எப்ரல் முதல் தேதி முதல் மூன்று தொடர் முறைகளில் செயல்படுகின்றது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.—

ஆண்டு.	புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை.
1966-67 — .. —	1,613
1967-68 (31-12-1967 வரை)	3,486

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், குழல்களும் (Tubes) டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

16. தொழிலாளர் கல்வித் திட்டம்.

தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் நலன்கள் இத்துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக்கொள்ளப்படுகின்றன. இந்திய அரசின் திட்டத்தின்கீழ் தொழிலாளர்-ஆசிரியர்-பயிற்சியாளர் ஆகிய ஒவ்வொருவருக்கும் சுமார் மூன்று மாத காலமுடைய பயிற்சி வகுப்பு உள்ளது. பயிற்சியின் முடிவில், மாநிலத்திற்கு வெளியே உள்ள தொழில் நகரங்களுக்கு ஆய்வுச் சுற்றுப்பயணம் மேற்கொள்ளப்படும். இத்தகைய பயணங்களுக்கு தமிழ்நாட்டு பயணப்படி விதிகளின்கீழ் பயணப்படி வழங்கப்படுகிறது. தொழிலாளர்களின் பயிற்சிக்கால அளவானது, வருகை பூரிப்பூதியம், ஊக்கப் பூரிப்பூதியம் ஆகியவை உட்பட எல்லாக் காரியங்களுக்கும் பணிக்காலமாகவே கொள்ளப்படுகிறது. பயிற்சி பெறுகின்ற போக்குவரத்து நேரிடப் பணியாளர்கள் நாட்படி பெறுவதற்கும் அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பயிற்சி பெறுவதற்காக கன்னியாகுமரி கிளையிலிருந்து மதுரைக்கு அனுப்பப்படுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு நாள் படிக்குப்பதிலாக மாதத்திற்கு ரூ. 50 மாற்றுப் பணிப்படி (Deputation Allowance) வழங்கப்படுகிறது. இதைத் தவிர, நாகர்கோயிலிலிருந்து செல்லவும் திரும்பிவரவும் மேற்கொள்ளுகின்ற பயணங்களுக்காக பயணப்படிகளும் வழங்கப்படுகின்றன. இத்துறையின் பணிமனைகளில் பிரிவு நிலை வகுப்புகளை நடத்துவதற்கும் மூன்று மாதங்களுக்கு இத்துறையின்

தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கவும் தொழிலாளர்—பயிற்சி ஆசிரியர்கள் தேவைப்படுகின்றனர். பயிற்சியின் முடிவில் தொழிலாளர் பயிற்சி ஆசிரியர்களும் பயிற்சியாளர்களும் தொழிற்சாலைகள் உள்ள இடங்களுக்கு ஆய்வுச சுற்றுப்பயணம் மேற்கொள்வர். இதற்காக இவர்களுக்கு தமிழ்நாட்டு பயணப்படி விதிகளின்படி பயணப்படி வழங்கப்படுகிறது.

பிரிவு நிலை வகுப்புகளில் பயிற்சி பெறுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு தேநீரும் சிற்றுணவுப் பண்டமும் வழங்குவதற்குப் பதிலாக பயிற்சி நாள் ஒன்றுக்கு 50 காசு படி வழங்கப்படுகின்றது. தொழிலாளர்-பயிற்சி ஆசிரியர்களுக்கு அவர்கள் வகுப்புகள் நடத்தும் ஒவ்வொரு நாளிற்கும் ரூ. 1 வீதம் வழங்கப்படுகிறது.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் பயிற்சியளிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்-ஆசிரியர்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

1966–67	14
1967–68	11

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் பயிற்சி பெற்ற பிரிவு நிலை வகுப்புப் பயிற்சியாளர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1966–67	222
1967–68	263

17. பயிற்சி

(அ) இந்த அரசாங்கம் பயணிகள் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையை மேற்கொண்டுள்ளதையொட்டி, இத்துறை விரைவாக விரிவடைந்துள்ளது. எனவே பயிற்சி பெற்ற பணியாளர் தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களும் மிகுதியாகத் தேவைப்படுகின்றனர். பணியாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்காக முந்திய ஆண்டுகளில் பின்பற்றப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகள் பின்வரும் பாராக்களில் குறிப்பிட்டுள்ளவாறு பின்பற்றப் பட்டன.

(ஆ) இலேசான வண்டிகளை ஓட்டும் உரிமம் பெற்றுள்ளவர்களுக்கு கனரக வண்டிகளை ஓட்டுவதற்குப் பயிற்சியளிப்பதற்காக அமைக்கப்பட்ட ஓட்டுநர் பயிற்சிப்பள்ளி (வலவர் பயிற்சிப்பள்ளி) இவ்வாண்டிலும் தொடர்ந்து நடத்தப்பட்டது. கனரக வண்டி ஓட்டும் உரிமம் பெற்றுள்ளவர்களுக்கு வெவ்வேறான காலங்களுக்கு-பழக்கப் பயிற்சி அளிப்பதற்கான திட்டமும் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டது.

(இ) போக்குவரத்துத் துறையின் சார்பில் திருச்சிராப்பள்ளியிலும் கோயம்புத்தூரிலும் தொடங்கப்பட்ட ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகள் (வலவர் பயிற்சிப் பள்ளிகள்) இவ்வாண்டில் தொடர்ந்து நடத்தப்பட்டன. பர்மாவிலிருந்து தாயகம் திரும்பியவர்களுக்கு இலேசான வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு 30 நாட்களில் பயிற்சியளிப்பதற்காக தனியாக ஏற்படுத்தப்பட்ட ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளியும் (வலவர் பயிற்சி பள்ளிகள்) ஆய்வாண்டில் தொடர்ந்து செயல்பட்டது.

(ஈ) கண்டக்டர்களாக நியமினம் செய்யப்படத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டவர்களுக்கு மூன்று வாரத்திற்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றது.

(உ) 1961-ம் ஆண்டு தொழில் பழகுநர் சட்டத்தின்கீழ் தொழில் பழகுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கான வேலைத் திட்டம் இவ்வாண்டிலும் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்பட்டது. தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளிகளில் பயிற்சி பெற்ற 140 பேர்களுக்கு 18 மாதங்களுக்கு இத்துறை பயிற்சியளிக்கின்றது. கன்னியாகுமரிக் கிளையில், 6 மாதக் குறுகிய கால அளவுப் பயிற்சி முறையில் 10 பயிற்சியாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்கப்படுகின்றது. பயிற்சியாளர்களுக்கு

வழங்கத்தக்க பயிற்சி உதவித் தொகை 1-1-1967 முதற்கொண்டே பொருந்தும் வகையில் இவ்வாண்டு உயர்த்தப்பட்டுள்ளது; விவரம் வருமாறு :—

	சென்னையில்.	அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில்.	கன்னியாகுமரிக் கிளையில்.
	(ரூபாய் மாதத்திற்கு.)	(ரூபாய் மாதத்திற்கு.)	(ரூபாய் மாதத்திற்கு.)
(i) பயிற்சியின் முதல் ஆறு மாதக் காலத்திற்கு.	70	60	60
(ii) பயிற்சியின் அடுத்த பன்னிரண்டு மாதக் காலத்திற்கு.	80	70	..

இப் பயிற்சியில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் இயன்றவரை இத்துறையின் பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர். தொழில் பழகுநர் பயிற்சித் திட்டத்தில் சில மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டதையொட்டி, தொழிற் பயிற்சிப் பள்ளியில் ஓராண்டுப் பயிற்சியில் தேர்ச்சிப் பெற்றவர்கள் 1968 பிப்ரவரி முதற்கொண்டு இரண்டாண்டுப் பயிற்சிக்குச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர்.

(ஊ) பொறியியல் பட்டம் பெற்றவர்களுக்கு, டிப்ளொமா பெற்றவர்களுக்கு, இந்திய அரசின் பயிற்சி உதவிப் பணம் வழங்குவதற்கான திட்டத்தின்கீழ் பயிற்சியளிக்கும் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது. இத்துறை ஓராண்டில் பயிற்சி உதவித் தொகை பெறும் 10 முதுநிலைப் பயிற்சியாளர்களுக்கும் 15 இளநிலைப் பயிற்சியாளர்களுக்கும் பயிற்சியளிக்கின்றது.

(எ) இத் துறையின் தொழிலாளர்களுடைய பிள்ளைகளுக்கும் உறவினர்களுக்கும் ஓராண்டுக்கால அளவிற்குப் பயிற்சி அளிப்பதற்கும் ஒரு திட்டம் உள்ளது. பயிற்சிக் கால அளவின்போது, பயிற்சியாளர்களுக்கு முதல் ஆறு மாதங்களில் ரூ. 1 வீதமும் அடுத்த ஆறு மாதங்களில் ரூ. 1·50 வீதமும் நாட்படி வழங்கப்படுகிறது.

18. தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் பணி நலன்கள்.

தொழிலாளர்கள் திறம்படவும் மன நிறைவுடனும் பணியாற்றுவதற்கு ஏதுவாக அவர்களின் பொருளாதார நிலைமையை மேம்படுத்துவதில் அரசாங்கம் ஆர்வம் கொண்டுள்ளது. இந் நோக்கத்துடன் ஆய்வு ஆண்டில் பணமாகவும் வசதிகள் செய்து தருவதன் மூலமும் அவர்களுக்குப் பல்வேறு நலன்கள் செய்து தரப்பட்டுள்ளன. அவைகள் கீழே சுருக்கமாக விவரிக்கப் பட்டுள்ளன :—

(i) இம் மாநில அரசாங்க ஊழியர்களின் அகவிலைப்படி வீதங்கள் 1-11-1967 முதல் அதிகரிக்கப்பட்டன. இந்த அதிகரித்த வீதங்கள் இம்மாநில அரசாங்கப் போக்குவரத்துத்துறைத் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் பொருந்துவனவாகும். உயரிய அகவிலைப்படி வீதம் காரணமாக தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறையினருக்கு அதிகப்படியான செலவு தோராயமாக ஓராண்டிற்கு ரூ. 19 லட்சம் ஆகும்.

(ii) சென்னை மாநகரிலுள்ள எல்லா ஊழியர்களுக்கும் நகர ஈட்டுப்படி அளிக்க அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறையில் அன்றாட ஊதியம் பெறுபவர்கள் உட்பட, அதில் பணியாற்றும் சென்னை மாநகர் தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் இச்சலுகை பொருந்தும். 1-10-1967 முதல் ஈட்டுப்படி அளிக்கப்படும். சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு இந்த ஈட்டுப்படி சம்பளத்தில் 8 சத வீதம், 10 சத வீதம் என்று கணக்கிடப்படும். தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு, இதற்காக ஏற்படும் அதிகரித்த செலவு ஆண்டுக்கு ரூ. 9 லட்சம் ஆகும்.

(iii) சென்னை, கன்னியாகுமரிக் கிளைகளின் பணிமனைகளிலுள்ள பேருந்துகளைப் பேணுவதற்கு வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்ட தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களுக்கு ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியம் வழங்குவதற்குத் திட்டமுள்ளது. 1-10-1966 முதற்கொண்டு தொழிலாளர்கள் ஒரு திங்களில் ஈட்டக்கூடிய அதிக அளவு நலன்கள் 10 சத வீதத்திலிருந்து 15 சத வீதத்திற்கு உயர்த்தப்பட்டுள்ளன.

(iv) குரோம்பேட்டை பணிக் களரியிலும், இராணித் தோட்டம் பணிக் களரியிலும் மேற்சொன்ன இரண்டு பணிக்களரிகளின் டயர் புதுப்பிக்கும் தொழிற்சாலைகளிலும் சேர்க்கப்பட்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு உற்பத்தித் திறனின் அடிப்படையில் ஊக்கப் பூரிப்பு ஊதியம் வழங்கும் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. அளிக்கத்தக்க பூரிப்பூதியத்தின் அதிக அளவு 1-10-1966 முதற்கொண்டு ஒரு திங்களுக்கு 20 சத வீதத்திலிருந்து 40 சத வீதமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்த அதிகரிப்பு வறத்தாழ 100 சத வீதமாகும்.

(v) வருகைப் பூரிப்பு ஊதியம் வழங்கும் திட்டம் தற்போது சென்னைக் கிளையின் போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பத் தொழிலாளர்களுக்குப் பொருந்துகிறது. இப்பூரிப்பு ஊதியம் 1-10-1966 முதல் மாநில அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணி மனையின் தொழிலாளர்களுக்கும் நீட்டிக்கப் பட்டுள்ளது. சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு, இந்த நிலைகளின் கீழ் ஆண்டொன்றுக்குத் தொழிலாளர் ஒருவர் ரூ. 90 பெறுவார்.

(vi) பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், இத்துறையில் பல பயிற்சியாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. இப்பயிற்சியாளர்களுக்கு அளிக்கப் படும் பயிற்சி உதவித் தொகை 1-1-1967 முதற்கொண்டு அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளது. பயிற்சியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் திங்களொன்றுக்கு ரூ. 10 அதிக உதவித் தொகையாக அளிக்கப்படுகிறது.

(vii) பேருந்துத் தூய்மைப் படுத்தும் வேலை பயில்வோர் இத்துறையில் பணிக்கு அமர்த்தப்படுகிறார்கள். 1-4-1967 முதல் அவர்களுக்கு அளிக்கப் படும் ஊதியம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் நாளொன்றுக்கு 50 காசுக்குக் குறையாமல் ஊதியம் உயர்த்தப்பட்டது.

(viii) இந்திய அரசின் தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின்கீழ் தொழில் புரிபவர்களாகவும் ஆசிரியர்களாகவும் உள்ளவர்கள், தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க துறை அளவில் பிரிவு பிரிவாகத் தொழிலாளர்களுக்கு வகுப்புகள் மேற்கொள்ள வேண்டும். அண்மைக் காலம் வரையில், அவர்களுக்குப் படி எதுவும் அளிக்கப்படவில்லை. தொழில் புரிபவர்களாகவும் ஆசிரியர்களாகவும் உள்ள ஒவ்வொருவருக்கும் நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு ரூபாய் படி, 17—9—1966 முதற்கொண்டு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

(ix) தமிழ்நாடு 1965-ம் ஆண்டு மோட்டார் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் விதிகளின் விதித்துறைகளின் கீழ் ஓய்வெடுத்துக்கொள்ளும் நாளில் அலுவல் மேற்கொள்வதற்கு மிகைநேர ஊதியம், அதிகப்படி ஊதியம் அளிக்கும் நலன்கள் குறைந்த பார வண்டிகள் ஓட்டும் வலவர்களுக்கும் நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளன.

(x) உதகமண்டலம், கோடைக்கானல் முதலிய மலை பகுதிகளைத் தலைமையிடங்களாகக்கொண்டுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு குளிர்காலப்படியை அண்மையில் அரசாங்கம் அனுமதித்துள்ளது. இத்துறையில் பணிக்கமர்த்தப் பட்ட தொழிலாளர்களும் குளிர்காலப்படி பெறத் தகுதியுடையவராவர்.

(xi) தமிழ்நாடு சிறப்பு ஊதிய நடைமுறை நூலின் தொகுப்பு I, பாகம் I, 15-வது விதியினையொட்டி, உதகையில் வேலைக்கமர்த்தப்பட்ட பரிசோதனை ஆய்வாளர்களுக்கும் நேரக் கணகாணிப்பாளர்களுக்கும் மலைப் படி வழங்க அண்மையில் அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. 1—2—1966 முதற்கொண்டே இந்தப் படியைக் கொடுக்குமாறு ஒப்பளிக்கப் பட்டுள்ளது.

123-264—18

(xii) தொழிலாளர்களுக்கு நிகராடை உடுத்தக் கதர்த்துணி அளிக்கப்பட்டு வந்தது. கதர்த்துணி நீடித்து உழைக்காமையால் அதற்குப் பதிலாக நிகராடைகள் தைத்துக்கொள்ள கைத்தறித் துணி வழங்கவேண்டுமென்று அவர்கள் முறையிட்டனர். தொழிலாளர்கள் விரும்பியவாறே நிகராடைகளை தைத்துக்கொள்ள கைத்தறித் துணி அளிக்க அரசாங்கம் ஆணையிட்டுள்ளது. போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படும் தையல் கூலித்தொகை தொழிலாளர் ஒருவருக்கு ரூபாய் 10-லிருந்து 12-ஆக அதிகரிக்கப்பட்டது.

(xiii) சில்லறைச் செலவு நிதியிலிருந்து சம்பளம் அளிக்கப்படும் காவலாளிகளுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் ஓராண்டுக்கு வழங்கப்பட்டு வந்த இரண்டு தொகுதி நிகராடைகளுக்குப் பதலாக மூன்று தொகுதி நிகராடைகளுக்கான உடை வழங்க 1967 ஜூலையில் அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது.

(xiv) ஆண்டுதோறும் மூன்று தொகுதி நிகராடைகளும், இரண்டாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ்களும் ஓட்டுநர் பயிற்சியளிப்பவர்களுக்கு வழங்க 1968, ஜனவரியில் அரசாங்கம் ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. ஆண்டு ஒன்றுக்குத் தையல் கூலி அளிக்க ரூபாய் 10-ம் மாதம் ஒன்றுக்குச் சலவைப்படியாக ரூபாய் 3-ம் ஓட்டுநர் பயிற்சியளிப்பவர்களுக்கு வழங்க அரசாங்கம் ஒப்பளித்தது.

(xv) இரண்டாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ்கள் வழங்குவதற்குப் பதிலாக, போக்குவரத்து, தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களுக்கு ஆண்டுதோறும் ஓரளவு மூடிய பத்தானி வகை செருப்புகள் வழங்க அரசாங்கம் ஒப்பளித்துள்ளது.

(xvi) தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்து ஊழியர்கள், பொதுத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் அலுவலகம் செயல்பட போக்குவரத்து இல்லத்தில் ஓர் அறை வாடகையின்றி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

19. மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்.

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம் தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை இயக்குநரின் மேற்பார்வையின் கீழ் தனிப்பிரிவாகச் செயல்பட்டு வருகிறது; இப்பிரிவு அரசாங்கத்தின் பெரும்பான்மைத் துறைகளின் மோட்டார் வண்டிகளைச் செப்பனிட்டும், பேணியும் வருகிறது. இந்த அமைப்பு முழுவதையும் மூன்று நிலைகளில் சீரமைப்பு செய்ய அரசாங்கம் ஆணைகள் பிறப்பித்தது; இதன் மூலம், மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனத்தை நம்பியுள்ள அரசாங்கத்தின் பல்வேறு துறைகளின் மோட்டார் வண்டிகள் சிக்கனமாகவும் திறம்படப் பேணப்படுவதற்கும் இதனால் தனியார் பணிமனைகளை நம்பியிருக்கும் அவசியத்தைப் போக்கவும் வழி ஏற்படுகிறது.

கடந்த ஆண்டில் அனுமதிக்கப்பட்ட முதல் நிலைப்பணி கீழ்க்கண்ட வகைகளில் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளது :—

(அ) சென்னை, தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள நான்கு பணிக்களரிகளுக்கான கருவிகளும் துணைக் கருவிகளும் வாங்கப்பட்டுள்ளன; பணிக்களரிகளின் பொறுப்புக்களைச் செவ்வனே நிறைவேற்றக் கூடுதல் பணியாளர்கள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

(ஆ) சென்னையில் மத்திய பண்டகசாலை சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) சென்னை, தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய ஆறு இடங்களிலிருந்து இயங்கும் ஆறு பரிசோதனைக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

1968 மார்ச் 16]

சிறுக்கண்ட இனங்கள் அடங்கிய தற்போதைய பணிக்களரிகளுக்காகப் போதுமான இடவசதி அளிப்பது சம்பந்தமாய் ஒப்பளிக்கப்பட்ட இரண்டாம் நிலை, நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது :—

(அ) சென்னை, மத்தியப் பணிக்களரிக்காகவும், சேலம் வட்டாரப் பணிக்களரிக்காகவும் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தலும், புதிய கட்டிடங்கள் கட்டுதலும்.

(ஆ) தஞ்சாவூரிலும், மதுரையிலும் தற்போதுள்ள கட்டிடங்களை மேம்படுத்தல்.

தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள வட்டாரப் பணிக்களரிகளைப் போன்று கோயம்புத்தூரிலும், கன்னியாகுமரியிலும் புதிய பணிக்களரிகளை ஏற்படுத்துவது குறித்து மூன்றாம் நிலை அமைகிறது. இது 1968–69-ல் ஆலோசனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படும்.

சீரமைப்பின் இரண்டு நிலைகளும் நிறைவேற்றப்படும்போது மோட்டார் வண்டிகளைத் திறம்படவும் சிக்கனமாகவும் பேணுதல், சீர் செய்வதற்காகும் செலவுகளைக் குறைத்தல், அதிக எண்ணிக்கையுள்ள வண்டிகளைப் போக்குவரத்திற்குப் பயன்படுத்துதல் ஆகியவை சம்பந்தமாக அரசாங்கத்தின் பல்வேறு துறைகளின் தேவைகளை இந்த நிறுவனம் பூர்த்தி செய்யுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இவ்வகைகளில் இம் மாநில அரசாங்கத்திற்கு குறிப்பிடக்கூடிய தொகை மிச்சமாகும்.

20. பொதுமக்கள் தொடர்பு நடவடிக்கைகள்.

(அ) இத்துறையின் குறிக்கோள் பொதுமக்களுக்கு தொண்டாற்றுவதாகும். இக்குறிக்கோளை எய்த கீழே குறிப்பிடப்பட்ட துணைபாராக்களில் விவரிக்கப்பட்டுள்ள பல நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(ஆ) இத்துறை நடத்தும் நீள்தொலைவு போக்குவரத்து, உல்லாசப் பயணம், தனி போக்குவரத்து இவற்றின் கால அட்டவணைகள் இந்த ஆண்டும் தொலைபேசி குறிப்பேடுகளில் (சென்னையிலும் வெளியூர்களிலும்) வெளியிடப்பட்டன.

(இ) ஞாயிற்றுக்கிழமைகளிலும், அரசாங்க விடுமுறை நாட்களிலும், இத்துறை நடத்தும் சிறப்புப் போக்குவரத்து விவரம் அடங்கிய கைபுத்தகம் வெளியிடப்பட்டு இந்த ஆண்டும் வழங்கப்பட்டது.

(ஈ) தமிழ்நாடு அரசாங்கம், போக்குவரத்துத் துறை இயக்குநர், பொதுமக்கள், இத்துறையின் வலவர்கள், கண்டக்டர்கள் கலந்து கொண்டு இத்துறை செயல்படும் விதம் பற்றி விவாதிக்கும் நிகழ்ச்சி ஒன்று அனைத்திந்திய வானொலியில் இடம் பெற்றது.

(உ) பெருந்துகளில் ஆங்கிலத்தில் எழுதப்பட்ட இத் துறையின் பெயர் தற்போது தமிழில் எழுதப்பட்டுள்ளது.

(ஊ) இத்துறையின் எல்லாப் பெருந்துகளிலும் தற்போது வள்ளுவப் பெருந்தகையின் உருவப்படம் பொருத்தப்பட்டு, அவர் இயற்றிய உலகப் பொதுமறையாம் திருக்குறளிலிருந்து ஒரு குறட்பாவும் இடம் பெற்றுள்ளது.

(எ) இரண்டாம் உலகத் தமிழ் மாநாட்டையொட்டி, இத்துறை நடத்தும் வழித்தடங்களில் பல மாறுதல்கள் செய்யவேண்டியிருந்தது; தனிப் பேருந்துகள் இதற்கென விடப்பட்டன. பொது மக்களின் நலனை முன்னிட்டு செய்ய எண்ணிய மாறுதல்களும் செய்த சிறப்பு ஏற்பாடுகளும் அடங்கிய புத்தகம் ஒன்று ஆங்கிலத்திலும் தமிழிலும் அச்சிடப்பட்டு வழங்கப்பட்டது. இது சம்பந்தமாக, இத்துறையின் பெருந்துகளில் தமிழ் எவ்வாறு புகுத்தப்பட்டுள்ளதென்பதை விளக்கித் தமிழ் நாளிதழ்களில் விளம்பரம் கொடுக்கப்பட்டது. பெருந்துகளில் திருக்குறட்பாக்கள் எவ்வாறு எழுதப்பட்டுள்ளன என்பது குறித்தும் அந்த விளம்பரத்தில் குறிப்பிடப்பட்டது.

(ஏ) நன்னடத்தைக்காக கண்டக்டர்களுக்கும் விபத்துக்களைத் தவிர்த்து திறம்பட ஓட்டுவதற்காக வலவர்களுக்கும் பணப் பரிசாக அளிக்கும் கோட்பாடு பின்பற்றப்பட்டது. ரூ. 240 இதுவரையில் பரிசாக வழங்கப்பட்டுள்ளது. பொது போர்மேன் ஒருவருக்கு அளிக்கப்பட்ட பரிசுத் தொகை

ரூ. 50 குறித்துச் சிறப்பாகக்குறிப்பிடலாம். அவர் பணிமுடிந்து ஓய்வில் இருக்கும்போது பேருந்து ஒன்றின் இயந்திரத்தில் கோளாறு இருப்பதைக் கண்டுபிடித்து விபத்தை தவிர்த்தார்.

(ஐ) 1968-ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் இறுதியில் துவக்கப்பட்டு, மார்ச் திங்கள் பதினோராம் நாள் வரை அறிஞர் அண்ணா நகரில் அனைத்திந்திய உர்பத்தியாளரால் நடத்தப்பட்ட இந்திய-உலக வர்த்தக மற்றும் தொழில் சந்தை, சென்னை மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்து மட்டுமின்றி, இம்மாநிலம் மற்றும் இந்திய நாட்டின் மற்றெல்லாப் பகுதிகளிலிருந்தும் கூட மக்கள் கூட்டத்தைப் பெருமளவில் தன்பால் ஈர்த்தது. முக்கியமாக, விடுமுறை நாட்களில் சந்தையைப் பார்க்க மக்கள் ஏராளமாக வந்தனர். இவ்வாறு வந்த மக்களுக்குத் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை, சென்னை மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளிலிருந்தும் சில சமயங்களில் புறநகர் பகுதிகளிலிருந்தும் கூடத் தனி வண்டிகள் செலுத்திப் போக்குவரத்து வசதியளித்தது. இச் சந்தைக்காக அறிஞர் அண்ணா நகரில் உரிய காலத்தில் நிறுவப்பட்டத் தனி பேருந்து நிலையம் நன்கு பயன்படுத்தப் பட்டது. சந்தை அமைந்த நிலப்பரப்பு இருநூறு ஏக்கர்களுக்கு மேலிருந்ததால், மக்கள் மேல் நோக்காகச் சந்தையைச் சுற்றிப் பார்க்க வசதியாகச் சந்தையின் பெரு வீதிகளில் பேருந்துகளைச் செலுத்துவது விரும்பத்தக்கதெனக் கருதப்பட்டது. இக்கருத்தை குறிக்கோளாகக் கொண்டு, நன்கு அலங்கரித்த மூன்று பேருந்து வண்டிகளைத் தனியாகப் படைத்து, போக்குவரத்துத் துறை சந்தையின் பெரு வீதிகளில் செலுத்தியது. இவ் வண்டியில் ஒரு தடவை செல்வதற்கு ஒரு நபருக்கு ஐம்பது காசு வசூலிக்கப்பட்டது. இத் தனி வண்டிகள் பெருங் கூட்டத்தை ஈர்த்தன. மக்கள் இவ் வண்டிகளில் செல்வதற்காகச் சில சமயங்களில் நீள் வரிசையில் காத்து நின்றனர். சந்தைக்கு வந்தவர்கள் இவ் வண்டிகளின் சிறப்பான அமைப்பையும், அவர்களுக்காக செய்த போக்குவரத்து வசதிகளையும் போற்றினர். இத் தனி வண்டிகளைப் படைக்கச் செய்த செலவைவிட இவைகளின் வருமானம் மிகுதியாகவே இருந்தது.

21. பொது.

பயணிகள் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசாங்கத்தின் கோட்பாட்டினால் 1967–68-ம் ஆண்டில் பெருமளவு வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளது. முந்தைய ஆண்டில் 117 வண்டிகள் கூடுதலாக வாங்கப்பட்டிருக்க தற்போது 398 புதிய வண்டிகள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்துகளை அதிகப்படுத்துவதனால் திரட்பட பேருந்துகள் பேணப்படுவதற்குப் பணிமனைகள் கட்டுவது அவசியமாகிறது. கூடுதல் பணிமனைகள் கட்டும் திட்டம், சிக்கனம் காரணமாகக் குறைக்கப்பட வேண்டியதாயிற்று. பயணிகளின் வசதிகளைப் பெருக்கக்கூடிய வகையில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டுவதும் சிக்கனம் பற்றி மெதுவாகச் செயல்படுத்தப்பட வேண்டியுள்ளது. இடர்பாடுகள் இருப்பினும், ஆய்விலுள்ள இந்த ஆண்டில் இத்துறை பெரும் பணியாற்றியுள்ளது.

பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் காரணமாக 1968–69-ல் இம்மாநிலத்தின் பல பகுதிகளில் போக்குவரத்துகள் நடத்தப்படுவது ஒருங்கிணைப்புச் செய்யப்படுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. முன்பு குறிப்பிட்டுள்ளதைப்போன்று, நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின்கீழ் பெருமளவு எண்ணிக்கையுள்ள போக்குவரத்துக்கள், சில வேளைகளில் குறுகியகால அறிவிப்பில் போக்குவரத்துக்கு விடப்பட்டன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டதனால் ஏற்படும் நலன்கள் பொது மக்களுக்குக் கிட்டத்தொடங்கும் வகையில் அரசாங்கப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் விடப்பட்டதன் விளைவாக எழுந்துள்ள பல நடைமுறை இடர்பாடுகளையும் சிக்கல்களையும் விரைந்து தீர்க்கும் நோக்கத்தில் அவற்றை இத்துறை கவனமுடன் ஆராய்ந்து வருகிறது. பேருந்துப் போக்குவரத்து நேரங்களையும், போக்குவரத்து அட்டவணைகளையும், கட்டண வீதங்களையும் மாற்ற வேண்டுமென்று சட்டமன்ற உறுப்பினர்களிடமிருந்தும் பொது மக்களிடமிருந்தும் வந்துள்ள பல முறையீடுகளைக் கவனமுடன் இத்துறை ஆலோசிக்கிறது. 1968–69-ம் நிதி ஆண்டின் தொடக்கத்தில் மாவட்ட வழித்தடங்களில் இத்துறைப் போக்குவரத்துகளைச் சீரமைக்கும் நிலை ஏற்படும்-

1968 மார்ச் 16]

புள்ளி விவர அறிக்கை I.

பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கையும் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கையும்

ஆண்டு. (1)	ஆண்டு இறுதியில் இருந்த பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை. (2)	ஆண்டில் சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை. (3)
1959-60	561	386
1960-61	695	537
1961-62	770	569
1962-63	814	629
1963-64	950	690
1964-65	1,076	789
1965-66	1,256	937
1966-67	1,373	1,069
1967-68 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை)	1,771	1,420

புள்ளி விவர அறிக்கை II.

ஆண்டொன்றில் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையையும் காட்டும் புள்ளி விவர அறிக்கை.

ஆண்டு. (1)	பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிதாக வாங்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (2)	அதிகரித்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை. (3)	மொத்தம். (4)
1959-60	114	10	124
1960-61	35	134	169
1961-62	11	75	86
1962-63	130	44	174
1963-64	43	136	179
1964-65	137	126	263
1965-66	113	180	293
1966-67	105	117	222
1967-68 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை)	174	398	572

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

புள்ளி விவர அறிக்கை III.

1959-60-ம் ஆண்டிலிருந்து 1967-68-ம் ஆண்டு வரை கிடைத்த வருவாய், ஏற்பட்ட செலவு, நிகர வருவாய், ஆதாயம் ஆகியவற்றின் விவரம்.

ஆண்டு.	மொத்த வருவாய்.	ஏற்பட்ட செலவு.	நிகர வருவாய்.	நிதி.	நிகர ஆதாயம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)			
1959–60 ..	266·53	201·70	64·83	37·73	27·10
1960–61 ..	316·27	239·67	76·60	61·37	15·23
1961–62 ..	391·65	297·21	94·44	75·81	18·63
1962–63 ..	468·96	378·72	90·24	77·82	12·42
1963–64 ..	550·83	487·10	63·73	91·82	(—)28·09
1964–65 ..	675·82	589·43	86·39	104·63	(—)18·24
1965–66 ..	839·27	740·67	98·60	112·99	(—)14·39
1966–67 ..	968·15	896·55	71·60	132·60	(—)61·00
1967–68 (எதிர்பார்க்கப்படுபவை)	1,147·73	1,039·72	108·01	145·36	(—)37·35

புள்ளி விவர அறிக்கை IV.

நேர்முக செலவையும் மறைமுகச் செலவையும் காட்டும் விவர அறிக்கை, தமிழ்நாடு அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை

பாகம் I.

செலவின் விவரம்.	1966-67 (கணக்குகள்).	1967-68 (எதிர்பார்க்கப் படுபவை).
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
I. A. நேர்முகச் செலவு—		
1. போக்குவரத்துப் பணியாளர், தொழில் நுட்பப் பணியாளர் ஆகியோருக்குக் கொடுக்கப்படும் ஊதியம்	181·64	215·00
2. எரிபொருள்	191·46	214·25
3. டயர்களும், ட்யூப்களும்	47·82	47·70
4. உதிரி பாகங்களும், துணைப்பகுதிகளும் ..	94·32	79·00
5. பழுது பார்த்தலும், செப்பனிடுதலும் ..	28·12	61·00
6. மோட்டார் வண்டி வரியும், மேல் வரியும்.	137·75	177·10
7. அதிகாரிகள், பணியாளர்கள் சம்பளம்	23·61	25·99
8. வாடகை வீதங்கள் வரிகள், உடை, ஏனைய சில்லறைச் செலவுகள்.	30·78	36·08

செலவின் விவரம். (1)	1966–67 (கணக்குகள்). (2)	1967–68 (எதிர் பார்க்கப் படுபவை). (3)
	(ரூபாய் லட்சத்தில்).	
I. A. நேர்முகச் செலவு—தொடர்ச்சி.		
9. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரியில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	58·24	67·11
10. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரியில் ஏற்படும் நேர்முகச் செலவுகள்.	25·77	29·64
மொத்தம்—நேர்முகச் செலவுகள் ..	819·51	952·87
B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் நேர்முகச் செலவு—	ரூ. காசு.	ரூ. காசு.
1. சென்னைக் கிளை	1·25	1·24
2. கன்னியாகுமரி கிளை	1·11	1·00
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி	1·22	1·30
II. A. மறைமுகச் செலவு—	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)	
1. விடுப்பும் ஓய்வூதியமும்	16·52	19·41
2. தணிக்கைக் கட்டணம்	0·92	0·96
3. மூலதனத்தின் மீது வட்டி	50 94	56·50
மொத்தம் ..	68 38	76·87
4. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	6·43	7·38
5. இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிக்காக ஏற்படும் மறைமுகச் செலவு.	2·23	2·60
மொத்தம்—மறைமுகச் செலவு	77·04	86·85
B. மைல் ஒன்றுக்கு ஆகும் மறைமுகச் செலவு—		
1. சென்னைக் கிளை	0·13	0·12
2. கன்னியாகுமரிக் கிளை	0·06	0·07
3. நீள் தொலை பேருந்துப்பணி ..	0·09	0·09

பாகம் II.

செலவின் விவரம்.	1966-67 (கணக்குகள்).	1967-68 (எதிர்ப் பார்க்கப் படுபவை).
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)	
1. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் நேர் முகச் செலவுகள்.	735·50	856·12
2. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம் பணிக்களரிகும ஆகும் நேர்முகச் செலவுகள்.	84·01	96·75
3. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் நேர்முகச் செலவு.	819·51	952·87
4. போக்குவரத்துப் பணிக்காகும் மறை முகச் செலவு.	68·38	76·87
5. அரசாங்கப் போக்குவரத்தைச் சேர்ந்த மத்தியப் பணிக்களரிக்கும், இராணித் தோட்டம பணிக்களரிக்கும் ஆகும் மறைமுகச் செலவு.	8·66	9·98
6. மொத்தம்—நிறுவனத்தின் மறை முகச செலவு.	77·04	86·85
7. மொத்தம்—அரசாங்கப் போக்கு வரத் துத்துறை நிறுவனததுக்காகும் நேர் முகச் செலவும் மறைமுகச் செலவும்.	896·55	1,039·72

பாகம் III.

	சேர்க்கும் தொகை.		1968 எப்ரல் 1-ம் தேதி நிலவரப்படி முன்னேற்ற இருப்பு,
	1966-67.	1967-68 (எதிர் பார்க்கப் படுவது).	
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)	
1. தேய்மானம் ஒதுக்க நிதி	132·60	145·36	541·71
2. வளர்ச்சி நிதி	..	..	25·90
3. பயணிகள் வசதி நிதி ..	..	..	2·85
4. வீட்டு வசதி நிதி ..	..	..	9·27
மொத்தம் ..	132·60	145·36	579·73

LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

புள்ளி விவர அறிக்கை V.

மூலதன முதலீடு.	மொத்தம்.	ஒவ்வொரு ஆண்டு சேர்க்கை.
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)	
கீழ்க்கண்ட தேதிய நிலவரப்படி—		
1959, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	301·84	25·66
1960, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	368·08	66·24
1961, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	433·66	65 58
1962, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	496·05	62·39
1963, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	511·06	15·01
1964, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	688·54	177·48
1965, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	848·86	160·32
1966, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	1,002·02	153·16
1967, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி	1,203·17	201·15
1968, ஏப்ரல் 1-ந் தேதி (தாற்காலிகமானது). ..	1,356·15	152·98

புள்ளி விவர அறிக்கை VI.

அரசாங்கப் போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல்பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு.	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1958-59	66
1959-60	83
1960-61	97
1961-62	127 (20 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 3 சரக்குப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1962-63	122 (28 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1963-64	182 (37 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், 7 சரக்குப் பேருந்துகள் உட்பட.)
1964-65	292 (42 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், சரக்குப் பேருந்துகளாக மாற்றப்பட்ட 60 பேருந்துகள், ஏனைய 15 பணிகள் உட்பட.)

கால அளவு.	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1965-66	324 (23 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 61 பணிகள் உட்பட.)
1966-67	342 (15 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், மத்தியப் பிரதேசத்திற்காக 7 பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 151 பணிகள் உட்பட.)
1967-68	432 (5 கடுவிசைப் பேருந்துகள், 112 விசைப் பேருநதுகள், 2 சரக்குப் பேருந்துகள் உட்பட.)

புள்ளி விவர அறிக்கை V.I

இராணித் தோட்டம் பணிக்களரியில் கட்டப்பட்ட பேருந்து மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.

கால அளவு.	கட்டப்பட்ட மேல் பகுதிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1. 1964-65	44 (4 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட.)
2. 1965-66	60 (21 சீர்வசதிப் பேருந்துகள் உட்பட. ஆனால் ஏனைய துறைகளுக்காகச் செய்யப்பட்ட 23 பணிகள் நீங்கலாக.)
3. 1966-67	72 (7 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், ஏனைய துறைகளுக்கான 32 பணிகள் உட்பட.)
4. 1967-68 (எதிர்ப்பார்க்கப் படுபவை)	129 (12 சீர்வசதிப் பேருந்துகள், அரசாங்கத்தின் மற்ற துறைகளுக்கான 12 பேருந்து மேல் பகுதிகள் உட்பட.)

புள்ளி விவர அறிக்கை VIII.

1—8—1967 முதல் ஓட்டப்படும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையைக் காட்டும் விவர அறிக்கை.
(11—2—1968 அன்று உள்ளபடி.)

வழித்தட எண்.	பேருந்து பயண எண்ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.	ஓட்டப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)
		தருமபுரி மாவட்டம்.	
450	2	பெங்களூர்—புதுச்சேரி ..	10—1—1968
452	1	ஹோசூர்—திருவண்ணாமலை ..	10—1—1968
453	1	ஹசூர்—அத்திபெல்லி (எல்லை) ..	1—1—1968
454	1	சேலம்—ஹோசூர்	1—1—1968
455	1	சேலம்—திருப்பத்தூர்	1—1—1968
456	1	பெங்களூர்—தருமபுரி ..	1—1—1968
457	1	மேட்டூர் அணை—ஜோலார்பேட்டை	1—1—1968
458	1	சேலம்—ஜோலார்பேட்டை ..	1—1—1968
459	1	பெங்களூர்—திருப்பத்தூர் ..	1—1—1968
460	2	தருமபுரி—பெங்களூர் ..	1—1—1968
461	2	கிருஷ்ணகிரி—வேலூர் ..	1—1—1968
462	1	சேலம்—அத்திபெல்லி (எல்லை) ..	1—1—1968
463	2	குமாலபுரம்—சேலம் ..	1—1—1968
451	1	சேலம்—சித்தூர் ..	11—1—1968
		மதுரை மாவட்டம்.	
361	1	திண்டுக்கல்—புதுக்கோட்டை ..	1—1—1968
362	2	விருதுநகர்—தேவாரம் ..	1—1—1968
363	2	விருதுநகர்—தேவாரம் ..	1—1—1968
364	2	மதுரை—பழனி ..	1—1—1968
365	2	திண்டுக்கல்—குமிளி ..	1—1—1968
366	1	விருதுநகர்—பெரியகுளம் ..	1—1—1968
		ராமநாதபுரம் மாவட்டம்.	
351	1	தேவகோட்டை—ராமநாதபுரம் ..	1—1—1968
352	1	மதுரை—கீழக்கரை ..	1—1—1968
353	1	காரைக்குடி—திருச்சி ..	1—1—1968
354	1	காரைக்குடி—காவல்காரன்பட்டி ..	9—1—1968
355	1	அழகாபுரி—செவல்பட்டி ..	1—1—1968
356	1	சாயல்குடி—மதுரை ..	1—1—1968

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

வழித்தட எண். (1)	பேருந்து பயண எண்ணிக்கை. (2)	—லிருந்து—வரை. (3)	ஓட்டப்படும் தேதி. (4)
		சேலம் மாவட்டம்.	
401	2	தருமபுரி—ஈரோடு ..	1—1—1968
402	1	தருமபுரி—ஈரோடு ..	1—1—1968
403	2	சேலம்—திருச்சி ..	1—1—1968
404	1	சேலம்—திருச்சி ..	1—1—1968
405	1	சேலம்—கடலூர் ..	1—1—1968
406	2	திருச்சி—கிருஷ்ணகிரி ..	1—1—1968
		மாநிலப் போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரியின் அனுமதி.	
407	1	சேலம்—அத்திபெல்லி ..	1—1—1968
408	6	சேலம்—பெங்களூர் ..	19—1—1968
464	2	ஹோசூர்—பெருந்துறை ..	8—1—1968
254	2	உதகமண்டலம்—கோழிக்கோடு ..	26—1—1968
255	2	உதகமண்டலம்—கோழிக்கோடு ..	26—1—1968
		திருச்சி மாவட்டம்.	
301	1	புதுக்கோட்டை—பாளையம் ..	9—1—1968
302	1	புதுக்கோட்டை—ஈசாநத்தம் ..	9—1—1968
303	1	திருச்சி—தாராபுரம் ..	8—1—1968
304	2	கும்பகோணம்—துறையூர் ..	8—1—1968
305	1	வயல்பாடி—நாமக்கல் ..	8—1—1968
306	2	திருச்சி—நெய்வேலி ..	8—1—1968
307	1	திருச்சி—மதுக்கூத்தூர் ..	8—1—1968
308	1	திருச்சி—செந்துறை ..	8—1—1968
309	1	திருச்சி—காங்கேயம் ..	8—1—1968
201	1	ஆத்தூர்—பெருவளநல்லூர் ..	11—8—1967
		நீலகிரி மாவட்டம்.	
251	2	உதகமண்டலம்—மைசூர் ..	2—1—1968
252	1	உதகமண்டலம்—குண்டலபேட்டை ..	1—1—1968
253	1	உதகமண்டலம்—வைத்திரி ..	1—1—1968
		வடஆற்காடு மாவட்டம்.	
203	2	வேலூர்—திண்டிவனம் ..	25—10—1967

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1968 மார்ச் 16]

வழித்தட எண்.	பேருந்து பயண எண்ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.		ஒட்டப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)		(4)
		செங்கற்பட்டு மாவட்டம்.		
93	1+2	சென்னை—ஆரணி	..	1—8—1967
				20—1—1968
94	1	சென்னை—பெருநகர்	..	1—8—1967
202	2	காஞ்சீபுரம்—விழுப்புரம்	..	16—8—1967
96	1	சென்னை—மதுராந்தகம்	..	26—8—1967
97	2	சென்னை—திருத்தணி	..	17—9—1967
102	1+1+4	சென்னை—வேலூர்	..	1—12—1967
				10—12—1967
				10—2—1968
205	1	காஞ்சீபுரம்—திருவண்ணாமலை	..	14—12—1967
100	1	சென்னை—கடலூர்	..	15—12—1967
207	1	காஞ்சீபுரம்—திருவண்ணாமலை	..	12—1—1968
115	2	சென்னை—தண்டரை	..	15—1—1968
116	1	சென்னை—கொரட்டூர்	..	15—1—1968
117	1	சென்னை—அரணவாயல்	..	15—1—1968
118	1+1	சென்னை—திருநின்றவூர்	..	15—1—1968
				10—2—1968
119	1	பூவிருந்தவல்லி—வாலாஜாபாத்	..	18—1—1968
120	1	படப்பை—பூவிருந்தவல்லி	..	18—1—1968
121	1	சென்னை—ஸ்ரீபெரும்புதூர்	..	20—1—1968
76	1	சென்னை—காஞ்சீபுரம்	..	20—1—1968
59	2	சென்னை—அகரம்	..	20—1—1968
103	1+1+2	சென்னை—நாயுடுபேட்டை	..	20—1—1968
				10—2—1968
104	1+3	சென்னை—வந்தவாசி	..	20—1—1968
				10—2—1968
94எ	2	சென்னை—பெருநகர்	...	20—1—1968
			..	20—1—1968
107	1	சென்னை—அமரம்பேடு	..	20—1—1968
108	1	சென்னை—சதுரங்கப்பட்டினம்	..	20—1—1968
88சி	1+3	சென்னை—குன்னத்தூர்	..	20—1—1968
			..	10—2—1968
	..		..	20—1—1968
111	2+1	சென்னை—நம்பாக்கம்	..	20—1—1968
				10—2—1968
112	1	சென்னை—வரதய்யபாளையம்	..	30—1—1968
110	1	சென்னை—செய்யாறு	..	20—1—1968
113	1	சென்னை—கண்ணம்பாக்கம்	..	20—1—1968

வழித்தட எண்.	பேருந்து பயண எண்ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.	ஓட்டப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)	(4)
		செங்கற்பட்டு மாவட்டம்—தொடர்ச்சி.	
92	1	சென்னை—ஊத்துக்கோட்டை ..	3—2—1968
132	2	சென்னை—பெரியபாளையம் ..	3—2—1968
131எ	1	சென்னை—கரடிப்புத்தூர் ..	3—2—1968
131பி	1	சென்னை—முக்கரம்பாக்கம் ..	3—2—1968
124	1	சென்னை—நாகலாபுரம் ..	3—2—1968
153	1	சென்னை—ஆரணி ..	3—2—1968
123	1+1	சென்னை—பிச்சாட்டூர் ..	3—2—1968 10—2—1968
88பி	1	சென்னை—குன்றத்தூர் ..	3—2—1968
128	1	சென்னை—நீர்வாளூர் ..	3—2—1968
76எ	1	சென்னை—காஞ்சீபுரம் ..	10—2—1968
54	1	சென்னை—பூவிருந்தவல்லி ..	10—2—1968
122	1	சென்னை—திருவண்ணாமலை ..	10—2—1968
140எ	1	சென்னை—தேசூர் ..	10—2—1968
208	1	செங்கற்பட்டு—திருவண்ணாமலை ..	10—2—1968
126	1	சென்னை—பட்டாபிராம் ..	10—2—1968
127	1	சென்னை—திருவூர் ..	10—2—1968
78	1	சென்னை—காஞ்சீபுரம் ..	10—2—1968
130	2	சென்னை—வந்தவாசி ..	10—2—1968
79எ	1	சென்னை—காஞ்சீபுரம் ..	10—2—1968
134	1	சென்னை—பெரும்பாக்கம் ..	10—2—1968
135	2	சென்னை—நெமிலி ..	10—2—1968
136	1	சென்னை—ஆரணி ..	10—2—1968
93எ	1	சென்னை—ஆரணி ..	10—2—1968
102எ	2	சென்னை—வேலூர் ..	10—2—1968
90எ	2	சென்னை—சுண்ணாம்புக்குளம் ..	10—2—1968
125	1	சென்னை—புத்தூர் ..	10—2—1968
129	1	சென்னை—செங்கற்பட்டு ..	10—2—1968
53	1	சென்னை—பூவிருந்தவல்லி ..	10—2—1968
51சி	1	சென்னை—சேலையூர் ..	10—2—1968
105எ	1	சென்னை—கனகம்மாசத்திரம் ..	10—2—1968
60	2	சென்னை—அனகாபுத்தூர் ..	10—2—1968
57எ	2	சென்னை—அம்மவாரிக்குப்பம் ..	10—2—1968
105	2	சென்னை—திருத்தணி ..	10—2—1968
138	1	சென்னை—பேரம்பாக்கம் ..	10—2—1968
77எ	1	சென்னை—வலப்பாக்கம் ..	10—2—1968
140	1	சென்னை—தேசூர் ..	10—2—1968
111எ	1	சென்னை—சென்ராயன்பாளையம் ..	10—2—1968

1968 மார்ச் 16]

வழித்தட எண்.	பேருந்து பயண எண்ணிக்கை.	—லிருந்து—வரை.		ஓட்டப்படும் தேதி.
(1)	(2)	(3)		(4)
		செங்கற்பட்டு மாவட்டம்—தொடர்ச்சி.		
104பி	2	சென்னை—கீழ்புத்தூர்	..	10—2—1968
109	2	சென்னை—குண்டுபெரும்பேடு	..	10—2—1968
137	1	சென்னை—பெரியபாளையம்	..	10—2—1968
104எ	2	சென்னை—வந்தவாசி	..	13—2—1968
			..	11—2—1968
55எ	1	சென்னை—பழவேற்காடு	..	10—2—1968 11—2—1968
88எ	1	சென்னை—குன்றத்தூர்	..	10—2—1968
		தென்னாற்காடு மாவட்டம்.		
206	1	சேலம்—சிதம்பரம்	..	15—12—1967
204	6	கிளியனூர்—ஆத்துறை	..	18—11—1967

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS